

Transportes públicos, cidadania e política: Grandes eventos e 'globalização' no Rio de Janeiro

Lenin Pires

Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, Brasil

O artigo aborda as relações entre transportes públicos e cidadania, em contexto de transformação urbana promovida pelos grandes eventos no Rio de Janeiro, caracterizada como *city marketing*. Com base em etnografias realizadas no Rio de Janeiro e em Buenos Aires analisa as percepções sobre a utilização dos transportes públicos e o que estas revelam acerca da organização da sociedade e do status dos sujeitos que deles fazem ou não uso. Sustenta-se que essas experiências no Rio de Janeiro constituem formas específicas de se projetar no tempo e no espaço, resultando em uma conjugação mais ou menos subordinada a valores políticos e sociais como igualdade e liberdade.

Palavras-chave: conflito, transporte público, circulação, gentrificação, globalização

Public Transport, Citizenship, and Politics: Mega-Events and 'Globalization' in Rio de Janeiro reflects upon the relationship between public transport and citizenship in a context of urban transformation motivated by the promotion of major events in Rio de Janeiro. Based on ethnographies carried out in Rio de Janeiro and Buenos Aires, it analyzes perceptions on the use of public transport and what they reveal about the statuses of its users and the organization of society. It argues that experiences with the transit system in Rio de Janeiro represent specific ways of projecting oneself in time and space, resulting in a relatively subordinate combination of political and social values such as equality and freedom.

Keywords: conflict, public transport, circulation, gentrification, globalization

Ao utilizar os transportes públicos as pessoas vivenciam experiências significativas em suas relações com as dimensões de espaço e tempo. Ancoradas em arranjos sociais específicos, tais percepções podem ensejar experiências políticas particulares. Em outros termos, espaço e tempo podem se conjugar com noções de liberdade e equidade ou, em um plano mais efetivo, inclusão e exclusão nos processos participativos de constituição da cidade. Particularmente, diante das representações que envolvem a idéia de globalização.

Neste artigo, com base em minhas experiências etnográficas, quero apresentar argumentos que dialoguem com a afirmação acima. Buscarei, portanto, refletir sobre possíveis relações entre transportes públicos e cidadania, em um contexto de transformação urbana motivada pela promoção de grandes eventos, no Rio de Janeiro. Reformulando a cidade, em função de compromissos assumidos com conglomerados nacionais e internacionais, os governos estadual e municipal puseram em prática definições materiais e simbólicas, com significativas implicações para a vida das pessoas.¹ As iniciativas parecem, inclusive, ter atingido também segmentos sociais de classe média. Distintos, portanto, daqueles que costumam ser os alvos recorrentes dos



engendramentos mais elitistas: os mais empobrecidos, moradores de favelas e das regiões mais afastadas em relação ao centro da capital.

Faço referência às políticas que, entre 2008 e 2014, com aval do governo federal, contribuíram para a caracterização do Rio de Janeiro como uma *commodity city* ou *city marketing*,² um bem de consumo embalado pela atmosfera construída em torno dos grandes eventos. A partir de 2008, se iniciou um conjunto de políticas públicas envolvendo as áreas de segurança, transportes públicos, habitação, entre outras.³ Essas iniciativas, ao longo do período, promoveram efeitos e combinações controversos. Entre eles, as revalorizações imobiliárias observadas em certas regiões da cidade, em particular na Zona Sul da cidade, sobretudo após a criação das Unidades de Polícia Pacificadora, as UPPs.⁴ Comemoradas em um primeiro momento, tais valorizações foram seguidas por um acelerado processo de substituição de moradores habituais de certas áreas: a chamada gentrificação (SMITH, 1996)⁵. Consequentemente, os valores de imóveis para compra e venda, assim como de aluguéis, atingiram níveis inalcançáveis para amplos setores das pretensas classes médias.

Da mesma forma, o aumento geral do custo de vida parece ter atingido um patamar que aparentemente guarda mais relação com exercícios especulativos de natureza esotérica do que, por exemplo, com índices inflacionários. Consequentemente, muitas famílias de classe média tiveram que optar por se mudar para áreas desprovidas de equipamentos urbanos diversificados. Muitas vezes, precisaram se privar da proximidade de suas redes de sociabilidade e de apoio, em busca de lugares mais adequados a seus ingressos financeiros – em geral, locais de mais difícil acesso pelos meios de transportes públicos. Essas localidades – umas mais, outras menos – são reféns de um sistema de transportes ineficiente cujos modais, além de caros, não se articulam. Tais políticas, assim, parecem ter atingido segmentos sociais considerados de classe média.

É possível que as manifestações políticas ocorridas no Brasil em 2013 tenham conjugado as percepções acerca das restrições à mobilidade e reagido às mesmas. Afinal, elas tiveram como motivação inicial a indignação com o aumento das tarifas de transportes. Na sequência, apresentaram demandas por melhorias nos sistemas de transportes públicos. No Rio de Janeiro, mais especificamente, as manifestações se voltaram, primeiramente, contra os gastos públicos para promoção dos chamados grandes eventos, iniciativas que transformavam aceleradamente a configuração da cidade. Em toda parte, entretanto, as demandas dos manifestantes se tornaram mais amplas. Não por acaso, durante a primeira fase do processo, ficou famosa a frase “Não é só por vinte centavos”.

Afirmava-se, por um lado, não se tratar de um mero protesto contra o aumento das passagens observado semanas antes em várias localidades.⁶ Antes, se reivindicava melhorias estruturais nos sistemas de transporte, educação, saúde e segurança públicos. Por outro lado, a frase também fazia

alusão aos protestos contra as práticas de corrupção envolvendo políticos, como também às iniciativas de parlamentares atentatórias aos direitos civis, entre outros aspectos. De um modo mais abrangente, as manifestações se conjugaram com os interesses de mobilidade de indivíduos.

Minhas reflexões esgrimidas no início do presente artigo decorrem de etnografias que realizei centradas no sistemas de transportes no Rio de Janeiro e em Buenos Aires. Em meus estudos, tenho me interessado por indagar sociologicamente um conjunto de questões que me estimulam. Por exemplo, o que tais percepções envolvendo a utilização dos transportes públicos revelam acerca das formas como se organiza nossa sociedade? Quais status parecem ter os sujeitos a partir das implicações da utilização ou não de tecnologias de transporte para mover seus corpos e seus bens? E como se conjugam com as noções de globalização, que embalaram as mudanças urbanas aludidas? Estabeleço essas indagações, com a perspectiva de que as experiências com os sistemas de transportes no Rio de Janeiro constituem formas específicas, ou mesmo particulares, de se projetar no tempo e no espaço. Com isso ganha relevância a conjugação de valores políticos, como a igualdade e a liberdade, incidindo sobre os direitos à circularidade dos sujeitos sociais.

Para refletir sobre tais imbricações, farei recurso breve a uma comparação contrastiva entre situações que observei nas regiões metropolitanas do Rio e de Buenos Aires. Nesta última, realizei trabalho de campo me concentrando nas relações entre organizações de usuários de transportes públicos e as instituições responsáveis por tais serviços, particularmente em contextos em que se manifestavam apresentando suas demandas publicamente. Em Buenos Aires, tais vivências me pareceram aludir a representações de cidadania diversas daquelas que observo no Rio, como espero demonstrar.

Neste primeiro movimento, buscarei estabelecer um suporte para fazer considerações sobre situações contemporâneas, em que o recebimento dos chamados grandes eventos impuseram reconfigurações importantes no Rio de Janeiro, em termos materiais e simbólicos. Minhas lentes estarão postas sobre as implicações das mesmas para os usuários dos sistemas de transportes públicos e as formas de reação da sociedade. Entretanto, é pertinente lembrar que existe uma série de outros dispositivos que organizam a vida naquela metrópole e que são igualmente impactados pelas mudanças sociais em curso.

Entre minhas motivações está a idealização de que, ao tratarmos de transportes públicos, particularmente no contexto ocidental, abordamos o essencial sobre as cidades. Pelo menos desde Simmel, passando por Weber, refletir sobre tais formas de organização da vida humana remete contemplar as existências de indivíduos e grupos enquanto resultantes de operações cognitivas organizadas a partir de relações construídas em função das dimensões de espaço e tempo. Na combinação destas os indivíduos estabelecem domínios sociais – materiais e simbólicos – concebendo em suas interações, por exemplo, o que pode ser público, privado ou o que se refere

à esfera da intimidade. Não por acaso, em minhas etnografias, pude falar de formas de apropriação dos transportes públicos para manifestações tão díspares quanto o uso de drogas ilícitas e práticas religiosas (PIRES, 2011).

Por outra parte, quando analisamos os serviços de transportes públicos aludimos, também idealmente, à observância de direitos, sendo o de “ir e vir” o mais expressivo. Mas há uma afirmação implícita nessa forma de pensar o direito, no Brasil, que remete a uma suposta uniformidade dos sujeitos por semelhança. Ou seja, sujeitos do mesmo direito formal seriam aqueles que partilhariam de um plano moral comum. Ora, na modernidade, a individualidade se propõe como um valor homogeneizante no que diz respeito à identidade do sujeito a quem são devidas, por parte do Estado, garantias para o exercício de sua diferença. Assim, a igualdade não se coaduna com a semelhança, mas com a afirmação do direito à diferença no espaço público (KANT DE LIMA, 1995; MOTA, 2014). No que concerne aos transportes urbanos, no Rio de Janeiro, nem sempre as políticas públicas voltadas para sua organização promovem ambientes onde o direito ao exercício da diferença pode ser observado.

Igualmente, a concepção do sociólogo francês Isaac Joseph (1987a, 1987b) sobre a constituição do espaço público, construída a partir de seus estudos sobre o sistema de transporte de Paris, ampara a reflexão sobre a composição de tais espaços como coisa pública. Ou seja, é um universo que se opõe a seus congêneres privados e da intimidade, erigido a partir da densidade de relações que têm nesses espaços o estabelecimento de complementaridades e, portanto, limites entre sujeitos e grupos. A partir dos transportes públicos, mais notadamente as estações de metrô, Joseph compôs um quadro interpretativo em que o espaço da cidade é apresentado como uma paisagem em permanente mutação e, por isso mesmo, um meio ambiente a todo tempo inacabado. A cidade vem a ser o abrigo de uma comunidade urbana, onde os indivíduos se expõem em público, conduzidos pela ritualidade concertada pela administração pública, fazendo combinar anonimato, cooperação e reciprocidades entre estranhos.

Por conseguinte, os transportes públicos, ao mesmo tempo que permitem o deslocamento das pessoas em direção a suas estratégias de desenvolvimento como humanos inseridos nessa ecologia, também constituem dispositivos que permitem a seus usuários passarem em revista a paisagem diuturnamente, constatando as transformações que se orquestram na cidade. São tecnologias que deslocam os sujeitos na conjugação tempo-espço, ao mesmo tempo que os sujeitam aos deslocamentos de seus espaços construídos na memória frente a um tempo que cada vez mais deixa de lhes pertencer.

Por isso mesmo, o problema da mobilização de uma comunidade que resulta crescente, frente às tecnologias disponíveis na França, é para o autor um desafio permanente para os encarregados políticos pela construção dos espaços públicos, que devem, de acordo com os

enunciados democráticos e republicanos, permitir a ação política com base na diversidade de interesses e propósitos. Dessa forma, os transportes públicos não apenas são instrumento para a composição do espaço público, mas, eles próprios, o espaço público por excelência, onde a combinação entre ação e retenção, instaurando amplitudes e limites, conjuga os desígnios da modernidade em tempos de crescente automação (JOSEPH, 1998).

Em uma abordagem complementar, ainda que em escala diferenciada, Augé (1986) chama a atenção para o fato de que tais espaços possibilitam o contato diuturno com a alteridade a partir de uma perspectiva urbana – jovens, idosos, homens, mulheres, diferentes etnias e regionalidades. No caso de Paris, o metrô é um espaço privilegiado para se testemunhar as transformações que ocorrem no país em suas relações na contemporaneidade, como também com o passado conflituoso. Através dos nomes das estações, painéis e traçados arquitetônicos, ele é um monumento aos períodos em que a França estabeleceu, por exemplo, memórias de suas empresas coloniais ou da resistência ao jugo nazista. Como lugar de passagem, as estações de metrô implicam universos de ritualização da *République Française* onde, segundo Mota (2014), as identidades são representadas como idealmente homogêneas em sua ética pública, em detrimento das moralidades privadas.

Meu objetivo no alinhamento desses fundamentos é estabelecer referências que contribuam para refletir os processos de experimentação da cidade. Esta pode ser pensada idealmente como um conjunto de circuitos (MAGNANI, 2005; PIRES, 2013), os quais se operacionalizam não em função da interligação de territórios, mas pela circulação de territorialidades. Isto é, das significações que determinados sujeitos sociais compartilham em relação aos lugares onde moram, trabalham ou por onde transitam por um certo período de tempo, construindo interativamente suas identidades.

Nesse sentido, a cidade em termos ideais-discursivos resulta das diferenças que se encontram, se desafiam, se entremesclam. Ela é, portanto, precipitado dos conflitos inerentes aos processos inacabáveis e imprevisíveis de sua propagação. Choques de interesses que emergem na imprevisibilidade dos circuitos, os quais, uma vez percorridos, incluem na perspectiva da “cidade” os objetos que estão às suas “margens” (PIRES, 2013). Nesses termos, a marginalidade – categoria de acusação, de acordo com Becker (2008) – também se experimenta em referência à capacidade dos sujeitos em empreender maior ou menor mobilidade, e pela submissão ao valor socialmente construído em torno da mesma.

Kleiman (2011), por sua vez, distingue os conceitos de transporte e de mobilidade. Segundo o autor, eles guardam interfaces, mas não podem ser entendidos como sinônimos. Os transportes, modais associados aos processos de organização territorial (urbana, metropolitana, regional, nacional e internacional) estão articulados aos processos econômicos e a seus impactos na urbanização, metropolização e formação e desenvolvimento dos fenômenos da periferização e

peri-urbanização. Têm por objetivo, por meio de movimentos, reduzir as distâncias, vencer descontinuidades, sejam físico-geográficas ou econômicas, pois o modo de produção capitalista impõe movimentos de deslocamentos rotineiros e superpostos permanentes entre todos seus movimentos de produção e consumo (KLEIMAN, 2011). Em sua perspectiva, é um serviço que se vende para distribuir mercadorias e outros serviços e, particularmente, prover a possibilidade de necessária força de trabalho ao capital. E o faz propiciando deslocamentos para as áreas de residência, comércio, entre outros (Idem). Os transportes, assim, reduzem o tempo de circulação de mercadorias, aproximando cada vez mais a produção e o consumo, sendo, portanto, um instrumento fundamental para a dimensão econômica da distribuição. O que o difere da mobilidade, já não centrada nos deslocamentos somente nos espaços físico-geográficos, mas nas interações sociais neles implicadas.

Transportes públicos no Rio: restrições e ‘esculacho’

As indagações e reflexões apresentadas me ajudam a pensar as experiências vividas por Rute, uma doméstica que trabalha para particulares na cidade do Rio de Janeiro e reside em um município distante, no âmbito da Região Metropolitana. Essa mulher negra, de aproximadamente 40 anos, tem uma relação particular com o sistema de transportes públicos. Casada e mãe de quatro filhos, possui, com seu marido, um modesto imóvel em uma cidade da chamada Baixada Fluminense. Uma casa humilde, “mas com quintal e tudo”. Para lá se mudou após viver por muitos anos na favela da Rocinha, localizada na Zona Sul do Rio. Ela decidiu se mudar do lugar em que nasceu e viveu por 25 anos. Despediu-se dos familiares e dos amigos, muitos dos quais haviam estudado com ela até o ensino médio. Deixou para trás, entre outras conveniências, as oportunidades de trabalho doméstico nas vizinhanças da favela, como em Ipanema, Leblon e São Conrado, bairros que abrigam os segmentos sociais de maior poder aquisitivo do Rio de Janeiro. Tudo isso para acompanhar Valdir, um vigilante bancário com quem se casou “de véu e grinalda”. Juntos, decidiram viver em uma localidade distante dali.

Consequentemente, Rute viaja diariamente por dezenas de quilômetros para ganhar a vida como diarista,⁷ em bairros mais próximos ao Centro e à Zona Sul. Invariavelmente, seus deslocamentos entre essas localidades e a Baixada Fluminense, envolvendo diferentes meios de transportes, são imprevisíveis: ônibus e seus horários desencontrados, vans lotadas ou que enguiçam pelo caminho, eventuais acidentes envolvendo coletivos, engarrafamentos intermináveis, entre outras ocorrências, são passíveis de se observar. Nem sempre os trens lhe convêm. Mas já ocorreu de, ao utilizá-los, padecer com seus atrasos e descarrilamentos frequentes. A diarista, assim, precisa

dedicar um tempo significativo de sua vida para cumprir a tempo os compromissos com quem a contrata. Todo esse conjunto de possibilidades faz da utilização dos transportes coletivos, como diz ela, “uma verdadeira loteria”. Nela, a doméstica tem que se arriscar cotidianamente.⁸

Rute é apenas um exemplo entre as centenas de milhares de pessoas que subordinam suas estratégias de vida ao sistema de transportes públicos na Região Metropolitana do Rio. Lidar com tais situações, que parecem oscilar entre a utilização de um serviço e a superação de obstáculos, é consequência de um histórico de decisões patrocinadas por elites políticas, geralmente de características excludentes – decisões estas que experimentam um novo ciclo nos últimos anos, especialmente no Rio de Janeiro.

Transportes públicos, cidadania e política: Rio e Buenos Aires

No Rio de Janeiro, desenvolvi trabalho de campo nos trens da Central do Brasil. É o transporte de massa utilizado, sobretudo, pela população mais empobrecida que reside nas áreas mais humildes das zonas Norte e Oeste do Rio ou em localidades análogas da chamada Baixada Fluminense. Em meus deslocamentos, testemunhei pessoas dizerem, muitas vezes com orgulho, que sua vida se resumia “a ir de casa para o trabalho e do trabalho para casa”. Geralmente, tais afirmações eram esgrimidas para comentar algum malsucedido com outros indivíduos, fossem pessoas próximas ou experiências divulgadas por veículos midiáticos. Em geral, veiculavam críticas àqueles que, segundo tais perspectivas, se expunham demasiadamente no espaço público, e eram vitimados por isso.

Entretanto, tais falas, uma vez interpretadas sob outro prisma, parecem informar limitações territoriais importantes, moldadas por percepções morais específicas. É possível imaginar que interesse uma determinada maneira de controlar o comportamento da população, modulando aspectos de seu modo de vida. Em resumo, resulta em uma forma de assegurar que a maior parte do tempo de reprodução social dos indivíduos se volte para os ambientes de trabalho, ou de sua busca. Nesse sentido, o tempo gasto com deslocamentos subtrai estratégias de qualificação, por exemplo. E mão de obra pouco qualificada, no contexto de uma pretensa globalização, é representada como força de trabalho menos competitiva.

Há, assim, o interesse em se controlar o que determinados segmentos sociais podem consumir em termos culturais e estéticos, possivelmente na perspectiva de se delimitar possíveis distinções (BOURDIEU, 2007). Seja como for, meus registros de campo entrevistando segmentos de trabalhadores subempregados ou empregados domésticos me fazem conceber que quanto maior o tempo de deslocamento entre a casa e o local de trabalho, mais desvalorizada tende a ser a

remuneração e as garantias contratuais da maioria dos trabalhadores.⁹ Pode ser que um conjunto de elementos – origem social, condições de moradia, educação formal, entre outros – contribua para desenvolver a representação de que certos indivíduos oferecem riscos à prestação ótima do contrato.

Eu estabeleci contato também com interlocutores que creditavam sua capacidade de circular em diferentes ambientes à obtenção de certas experiências ou oportunidades. Mais raras, é bem verdade. Mas ocorreram. Na maioria das vezes, em decorrência de efeitos oriundos de relações pessoais, e não por reconhecimento de um mérito ou dom. Dessa forma, ofereciam um contraponto àquelas noções que me pareciam mais recorrentes, limitadoras das potencialidades do público que estudei.

Em Buenos Aires, cidade na qual também realizei etnografias, observei situações diferentes das descritas acima. Os trens também ligavam a capital argentina às cidades do chamado “conurbano”. Em seus deslocamentos, eram utilizados por distintas classes sociais. Assim, os segmentos de classe média estavam presentes em todo o território da região metropolitana.¹⁰ Naqueles contextos, o perigo ou o imprevisto podiam ser encontrados nos próprios trens: descarrilhamentos, possibilidades de incêndio espontâneo das composições, choques ocasionais com veículos de passeio e coletivos,¹¹ atropelamentos de transeuntes, suicídios nas vias, entre outros infortúnios, eram possibilidades objetivas. Tais situações eram denunciadas e criticadas por grupos de usuários, os quais se organizaram para realizar muitas das manifestações políticas que testemunhei durante mais de um ano. Eles dirigiam suas reclamações públicas às empresas concessionárias e aos governantes.¹²

Também havia grupos de usuários que reclamavam melhorias para o metrô, que circulava apenas na cidade de Buenos Aires.¹³ Não se apresentavam demandas excessivas, porém, para os ônibus. Talvez isso fosse explicado pelo fato de que os mesmos eram fartos, apesar de barulhentos e pouco confortáveis. Ainda hoje existem dezenas de linhas que ligam a capital ao conurbano, geralmente fazendo trajetos que se entrecruzam, coincidindo em alguns trechos. Dessa forma, cobriam todas as áreas da região metropolitana.

Trata-se de uma diferença fundamental em relação ao Rio de Janeiro, onde as linhas de ônibus operam seus roteiros quase que em linha reta. Com isso, obrigam os usuários a fazerem combinações com outras linhas ou, raramente, outros meios de transportes.

Outro aspecto importante é que as tarifas de transportes em Buenos Aires eram subsidiadas pelo Estado Argentino naqueles anos.¹⁴ Dessa forma, todas as pessoas, indiscriminadamente, podiam chegar a qualquer ponto da Grande Buenos Aires usufruindo de tarifas módicas.¹⁵ Com as mobilizações de usuários, portanto, o que se buscava nos trens e metrôs era o aperfeiçoamento tecnológico que reduzisse os tempos de viagem, com mais conforto e maior segurança.

A abordagem sobre tais situações etnográficas, rememoradas em função das experiências mais recentes, me faz considerar a disposição dos serviços de transportes públicos como expressão

de perspectivas mais ou menos simétricas ou includentes. Uma maneira de organização da cidade em virtude de opções políticas, ao longo de um determinado período histórico, capaz de informar representações sociais sobre as relações entre os distintos segmentos e, portanto, sobre as possibilidades de mobilidade dos distintos grupos sociais.

Minha compreensão sobre a Grande Buenos Aires,¹⁶ portanto, parte por tomar a Cidade Autônoma como referência e sua integração com as cidades em seu entorno por meio do sistema de transportes, principalmente os ferroviários. A partir do movimento cotidiano das pessoas entre uma região e outra, me foi possível conceber o compartilhamento de propósitos que davam sentido àquele ir e vir. Resumidamente, tais valores envolviam o interesse por possuir determinados bens patrimoniais, sobretudo a casa própria como expressão de um direito, e também o acesso a bens culturais, simbolizados pela educação superior (PIRES, 2010).

As pessoas, por diferentes razões, poderiam ter que optar por viver longe do centro da cidade ou mesmo da capital – principalmente se isso facilitasse a aquisição de um imóvel. Ao se deslocarem, se constituíam como *vecinos*, acompanhando as demandas políticas por fortalecer a estrutura pública de serviços, principalmente na área educacional. Durante meu trabalho de campo, conheci uma significativa rede de creches e escolas municipais, estabelecimentos educacionais provinciais e uma crescente rede de universidades nacionais, atendendo diferentes regiões da região metropolitana.¹⁷ Em outras palavras, havia uma forte demanda por reproduzir, no conurbano, tanto quanto possível, o grau de assistência disponível aos habitantes dos bairros mais tradicionais da capital. Isso não quer dizer que ela fosse atendida em sua plenitude; as vezes, nem em parte. Contudo, não se aceitava naturalmente a discriminação e a segregação espacial e cultural.

Diferentemente, minha percepção sobre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro é que ela não se organiza de modo integrado. As oposições entre a cidade do Rio de Janeiro e as localizadas em seu entorno são de distintas ordens. Tendo a concordar com Silva (2014), que afirma serem os transportes públicos instrumento da estigmatização das camadas populares que vivem no conurbano fluminense. A discriminação existente também no interior da própria cidade carioca, onde se observa forte desigualdade na distribuição de serviços públicos e oferta de bens culturais entre as zonas Sul, Norte e Oeste.

Nos estudos que realizei na Grande Buenos Aires e utilizando seus transportes públicos, pude compreender que determinados valores morais são partilhados por segmentos sociais distintos. Eles pareciam embarcar nas plataformas de trens e metrô, ou nos terminais de ônibus, como se introjando do centro para as margens, e vice-versa. Afinal, era a partir dos transportes públicos que se tornava possível a interação no mesmo espaço social entre diferentes atores: universitários, artistas, vendedores ambulantes, policiais, profissionais liberais, trabalhadores, marginais, entre outras identidades sociais fundamentais a uma cidade. Dessa forma, contribuíam para que, em

diferentes localidades da região metropolitana, os sujeitos, de distintos segmentos socioeconômicos e inclinações religiosas e morais, se vissem como iguais em direito – direito ao trabalho, à educação, à saúde ou, como diziam, a um “tratamento digno”. Por isso mesmo, era por meio dos trens e ônibus que muitas pessoas concorriam à Plaza de Mayo ou outras localidades da capital para se manifestar politicamente por essas coisas. Compreensível, portanto, que o próprio sistema de transportes fosse objeto de demandas políticas.

Rio: ‘comoditização’ e protestos

Concomitantemente aos estudos que realizei em Buenos Aires, várias políticas públicas alçaram o Rio de Janeiro à condição de uma *commodity city*, como referi, destinada a ser consumida a partir de grandes eventos de envergadura internacional. Ainda em 2007 a cidade foi palco dos Jogos Panamericanos. Naquela oportunidade, o Brasil já havia sido anunciado como sede da Copa do Mundo de Futebol para 2014, a ser precedida em um ano da chamada Copa das Confederações. Havia previsão de jogos no Rio, inclusive os da final das duas competições. Na sequência, a cidade foi escolhida como sede dos Jogos Olímpicos de 2016 e acabou sendo o local também da Jornada Mundial da Juventude da Igreja Católica, em 2013.¹⁸ Assim, ela passou a receber grandes investimentos, que impactaram significativamente o cotidiano das camadas médias e empobrecidas da população.

Naquele período, foram concluídas, por exemplo, as obras das chamadas arenas futebolísticas da Federação Internacional de Futebol (Fifa), que abrigariam as partidas de futebol da Copa do Mundo. Os estádios foram apresentados pela imprensa como precários em sua conformação, além de projetos dispendiosos de utilização futura incerta. Em cada localidade, as construções, subsidiadas por dinheiro público, consumiram somas importantes. Por outro lado, várias foram as situações em que essas edificações contrastaram com remoções, demolições de propriedades, destruições de territorialidades específicas e, assim, simbolizaram o arbítrio político, em função de parcerias entre instituições públicas e privadas. A cidade do Rio de Janeiro experimentou mudanças radicais, com impactos consideráveis, ainda, sobre as regiões de seu entorno.

Não considero, portanto, um mero acaso que as manifestações de 2013 tenham sido massivas nas principais cidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Tampouco que se tenha observado a mais severa repressão policial. Tais mobilizações foram consideradas, por diferentes segmentos formadores de opinião, as mais expressivas desde a redemocratização do país. Foram protagonizadas principalmente pelas classes médias, mas também por segmentos populares. Nas formas de comícios improvisados, marchas, passeatas, quebra-quebras e muitas trocas de

mensagens pelas redes sociais, encontraram nos sistemas de transportes públicos um móvel para concentrar um conjunto de situações controvertidas para protestar.

Nas passeatas de que participei, era comum ler que “as razões não cabem em um cartaz”. Daí ser estimulante considerar no presente trabalho o que essas dinâmicas de mobilização política podem nos dizer sobre os aludidos processos de mudança social. Por outro lado, também me pergunto por que questões envolvendo os transportes públicos podem suscitar reações sociais de tamanha magnitude.

É importante frisar que manifestações – ou reações – envolvendo os transportes públicos não são inéditas. A literatura sociológica já reservou espaço para refletir sobre tais situações, como é o caso de Nunes (2010), que analisa a chamada Revolta das Barcas, na década de 1950, e sua relação com aspectos mais estruturais da vida política do país. Silva (2009), por sua vez, chamou atenção para as manifestações das populações marginalizadas de determinadas favelas cariocas, em protesto contra a ação de policiais, com a queima de ônibus. Segundo Silva, tais iniciativas bloqueavam a passagem das forças repressoras. Entretanto, eu me indago se, em um plano simbólico, a destruição de tais veículos não seria uma forma de imolar o “bode expiatório”, responsável por confiná-los em localidades e situações sociais detratoras de seu status civil. Eu mesmo me centrei em relações sociais estabelecidas nos ambientes dos transportes públicos – no caso, os trens da Central do Brasil (PIRES, 2011) – para chamar atenção para o fato de que os chamados “quebra-quebras”, na década de 1990, bem poderiam ser exemplos de reação ao que analisei como “esculacho”¹⁹.

O que me parece ocorrer em relação aos transportes públicos é que, em primeiro lugar, constituem um instrumento que possibilita às elites políticas o controle da espacialidade daqueles que julgam subalternos. Neste sentido, constituem-se enquanto dispositivos²⁰ que contribuem para vivenciar experiências de maior ou menor liberdade. Por um lado, há infortúnios para seus usuários; por outro, há a possibilidade de decantação da experiência, fazendo com que, em função das mazelas, as camadas sociais mais desfavorecidas, que moram nas localidades mais longínquas e desequipadas, se percebam como não dignatárias de um suposto legado da modernidade. Incluem-se aí, claro, os pretensos benefícios que se anunciam como saldo das grandes transformações a serviço da promoção dos grandes eventos.

Conclusão: os transportes públicos e a ‘globalização’

No Rio de Janeiro, as mobilizações políticas em 2013 pareceram apontar para os transportes públicos como objeto importante para a compreensão das transformações sociais em curso. O término das mobilizações, embalado pelo compromisso da então Presidência da

República em regulamentar a Política Nacional de Mobilidade Urbana,²¹ não resultou em um modelo de administração adequado de conflitos envolvendo transportes. Situações sociais como a experiência da diarista Rute, como descrevi, ou de outras tantas pessoas no estado, são objetos de ironia, indignação, ou mesmo reações mais fortes²². Tais controvérsias se dão em um contexto de globalização.

Termo publicizado pela imprensa financeira internacional, a partir de meados da década de 1980, a *globalização* se tornou objeto de conceituação de diferentes estudiosos. Em geral, tais estudos mencionam como sendo característica do fenômeno estudado a difusão de novas tecnologias de telecomunicações que permitiram acelerar a circulação de informações e, sobretudo, de fluxos financeiros. Em outras palavras, globalização pode bem ser sinônimo de aplicações financeiras e de investimentos a todo o momento, em todo o mundo. Entretanto, também foi definida como um sistema cultural que homogeneiza, a partir da introdução de identidades culturais abstratas, cunhadas em uma suposta diversidade, que se sobrepõe aos indivíduos concretos²³. Nesse sentido, pode-se conceber seu desenvolvimento ideal correspondente a uma elipse virtuosa e progressiva.

Meus dados de campo no Rio de Janeiro, uma vez contrastados com os de Buenos Aires, me permitem concluir que aqueles que observo e, eventualmente, com quem interajo, não são contemplados de forma padronizada e satisfatória pelos serviços públicos de transportes. Tais serviços, assim, não são representativos desse suposto movimento em elipse²⁴, proporcionando a representação de que os indivíduos em nossa sociedade partilham de direitos prescritos, previsíveis e comuns a todos. Entretanto, estes não deixam de ser impactados pelo contexto da globalização, como referi no início desse artigo.

Arrisco propor, preliminarmente, que em lugar de serem integrados em um movimento sincronizado com evoluções globais, os fluminenses²⁵ são apenas atingidos periféricamente por efeitos retratados como positivos e profundamente afetados pelos efeitos secundários pretensamente indesejados. Assim, podemos pensar na ideia de que, em lugar de participarem de uma suposta dinâmica positiva da globalização, são, na verdade, englobados por uma *estática* resultante dos efeitos explosivos da propagação do capitalismo neoliberal a partir do final do século XX. Podem ser pensados como *globalizados*, integrados na superfície turbulenta de uma ordem global da qual não participam de forma plena, por não serem objeto de políticas que lhes outorguem competências e instrumentais para experimentar cognitivamente e, de forma dinâmica, os novos processos sociais envolvendo as dimensões tempo e espaço na contemporaneidade.

Como referi, a noção de mobilidade implica não só a possibilidade, mas também a efetividade e a eficácia dos deslocamentos dos sujeitos sociais no espaço, no que concerne ao acesso a âmbitos sociais diferentes. Gera, potencialmente, interações que contribuem, inclusive, para que os

mesmos experienciem mover-se socialmente, como na passagem de uma classe social para outra. A possibilidade de mobilizar-se estruturalmente em uma sociedade é um direito decorrente da participação no mundo urbano. Para efetivar-se é necessário a concorrência de um conjunto de fatores. Entre eles, no plano material, a existência de modais de transportes coletivos e particulares e a garantia de acessibilidade aos mesmos segundo o nível de renda ou de acordo com as particularidades dos sujeitos. Em outros termos, a mobilidade pode se constituir também na possibilidade de um sujeito social ultrapassar os obstáculos físicos, morais e estéticos para a realização de seus interesses.

A mobilidade urbana, embora não possa ser confundida com os modais de transportes, pode encontrar neles um recurso técnico importante para o estabelecimento de tantos circuitos alternativos quanto forem possíveis. São, nesse sentido, um poderoso símbolo dos limites impostos por engendramentos políticos a aquisição dessa mobilidade. Os sistemas de transportes podem ser instrumentos importantes para potencializar a realização das cidades; constituem meios *na e da* cidade, para que seus habitantes e frequentadores tenham acesso a seus fins.

Em sua evolução diária, os transportes potencializam a destruição do plano, da prescrição arquitetônica que impõe a censura geométrica. O papel de sua previsão é, assim, criar novas imprevisibilidades; possibilitar trajetórias imaginadas, mas também inimagináveis. Permitir, finalmente, o encontro do projeto e do acaso para padronizar o imprevisto e precarizar a intolerância. Neste sentido, reafirmar as elipses como orientação por excelência e, nesse aspecto, gerar diferença para aprofundar a igualdade.

Notas

¹ Com o advento dos grandes eventos no Rio de Janeiro, um conjunto de obras propõe novas maneiras de transportar, ainda que privilegiando o modal automotor. A maior parte dos gastos se destina à construção dos chamados BRTs (*bus rapid transit*) e BRSs (*bus rapid system*), destinados aos públicos mais pobres da Zona Oeste, enquanto a ampliação do metrô só ocorre na Zona Sul. Segundo a Prefeitura, a decisão se deveu à urgência em atender a maioria da população (CARTA CAPITAL, n. 752, 12/6/2013, p. 23). Entretanto, levantamentos demonstram que as empresas de ônibus, sob o controle de poucas famílias, figuram entre as principais financiadoras das campanhas políticas do prefeito e do governador. Daí a sugestão, por parte dos manifestantes em 2013, de realização de uma Comissão Parlamentar de Inquérito envolvendo tais empresas. Ver Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro (2011).

² Para Sánchez García, “o *city marketing* e a imposição de imagens urbanas tornadas dominantes contribuíram para o exercício da violência, especialmente em sua forma simbólica, pelas vias da comunicação e do conhecimento, nem sempre percebidas por suas próprias vítimas” (SANCHEZ GARCIA, 2001, p. 38). Ver também Sánchez García (1997).

³ Na área de segurança pública, a mais badalada foi a criação das Unidades de Polícia Pacificadora, as chamadas UPPs. Sobre elas, ver Machado da Silva (2010) e nota a seguir. Na área de transportes públicos, além de intervenções na logística de trânsito, a efetuação dos BRTs e BRSs, o estado reafirmou seu compromisso com o modelo de transporte público por meio do modal rodoviário movido a combustível fóssil, em detrimento de transportes de massas por energia elétrica (metrô e trens). Na área de habitação, a parceria com o Governo Federal deu origem à construção de novas residências populares e reformas estruturais de alguns bairros, com as obras do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Sobre esse último tema, ver Luna (2009).

⁴ A Unidade de Polícia Pacificadora é uma política pública do Governo do Estado do Rio de Janeiro, que propôs a ocupação militar de algumas favelas cariocas para possibilitar o controle territorial das mesmas por parte da polícia, deslocando grupos que se dedicavam à venda no varejo de drogas ilícitas.

⁵ Derivada do inglês, *gentry*, que significa “pequena aristocracia”, a expressão da língua inglesa *gentrification* foi usada pela primeira vez pela socióloga britânica Ruth Glass, em 1964, ao analisar as transformações imobiliárias em determinados distritos londrinos. Neil Smith (1996), entretanto, no ensaio *The New Urban Frontiers: Gentrification and the Revanchist City*, analisa o processo em profundidade, consolidando-o como conceito acerca de um fenômeno social presente nas cidades contemporâneas. De maneira geral, o termo se refere a um conjunto de processos de transformação do espaço urbano, com ou sem intervenção governamental, no qual se busca a recapitalização de espaços urbanos residenciais e de comércio independentes, com novos empreendimentos prediais e de grande comércio, ou seja, a substituição de pequenas lojas e residências por edifícios residenciais e comerciais de alto padrão. Entretanto, também ocorre a substituição da população de áreas das grandes metrópoles, tradicionalmente ocupadas por segmentos sociais subalternos, com seu conseqüente deslocamento, resultando na valorização imobiliária desses espaços. Neste artigo, o termo enfatiza mais esse segundo processo, que, segundo observo no Rio de Janeiro, está substituindo segmentos de classe média por outros mais bem posicionados – muitos advindos de outros países

⁶ Em média, somavam R\$ 0,20.

⁷ Rute é um nome fictício que atribuí a uma empregada doméstica com quem me relaciono há seis anos.

⁸ Tal experiência não é tão comum para todos que vivem nas diferentes áreas da região metropolitana. Há nuances semelhantes, sobretudo para moradores de determinadas regiões das zonas Norte e Oeste da cidade do Rio de Janeiro. Entretanto, Silva sugere que a oferta de transportes públicos é o principal estigmatizador dos indivíduos viventes e habitantes da Baixada, uma forma diferenciada de objetivar e informar aos mesmos sua pretensa inferioridade (SILVA, 2014, p. 62).

⁹ Dados interessantes nesse sentido podem ser coligidos a partir do trabalho realizado por Medina (2015).

¹⁰ O pesquisador Fernando Groisman constrói, através de seus estudos, uma compreensão sobre o processo econômico argentino em que se revela o crescimento da classe média. Segundo ele, entre 2003 e 2010, na região da Grande Buenos Aires, que concentra 30% da população da Argentina, políticas públicas possibilitaram avanços significativos. Durante o período, as classes médias e baixas perceberam maiores ingressos: 8% da população existente se incorporou à classe média. Segundo Groisman (2013), isso se deveu tanto a um processo de mobilização social ascendente, como também à contração de segmentos das classes mais altas. Em sua opinião, esta observância se deve aos mecanismos políticos de redistribuição de renda (GROISMAN, 2013).

¹¹ Diferente do que ocorre no Rio, a maior parte dos ramais de trens e seus trilhos não é protegida por muros altos. Em vários pontos da cidade e do conurbano há as chamadas passagens de nível. Não por acaso são significativos os acidentes fatais envolvendo trens e veículos automotores, como também as ocorrências de suicídio (informações colhidas em trabalho de campo).

¹² Eu acompanhei parte desses grupos em uma de minhas atividades de trabalho de campo na cidade portenha e no conurbano bonaerense.

¹³ Com um total de cinco linhas na época de minha pesquisa, o serviço de metrô, que funcionava das 6h às 23h, atendia todas as regiões da cidade, sendo que a maioria de suas estações terminais se combinavam com terminais de ônibus e trens.

¹⁴ As passagens eram subsidiadas pelo menos até a eleição do presidente Mauricio Macri, em 2015.

¹⁵ Naquele período, uma passagem custava em média \$ 0,70 (setenta centavos de peso argentino), aproximadamente US\$ 0,25. No Brasil, no mesmo período, as passagens custavam cerca de quatro vezes mais.

¹⁶ Gran Buenos Aires, ou conurbano bonaerense, corresponde a uma área territorial que circunda a Capital Federal Argentina (Buenos Aires) e é compreendida por 33 municípios, agrupados em oito diferentes zonas, segundo a lei provincial nº 13.473/2006.

¹⁷ Nas universidades, a clientela era constituída de todos os estudantes concludentes do ensino secundário que fossem aprovados pelo chamado Ciclo Básico Comum. Trata-se de um conjunto de disciplinas comuns para pretendentes de todas as carreiras universitárias.

¹⁸ A Jornada Mundial da Juventude aconteceu entre 23 e 28 de julho de 2013, no Rio de Janeiro. A escolha da cidade brasileira foi feita pelo então Papa Bento XVI, em 2011. Coube ao seu sucessor no pontificado, o Papa Francisco I, conduzir o que foi considerado pelo então prefeito Eduardo Paes o maior evento internacional ocorrido na cidade até aquela data. Curioso é que, durante sua realização, as manifestações a que faço alusão neste texto foram menos intensas, retomando sua força ao término do evento.

¹⁹ “Esculacho” é uma expressão brasileira que denuncia um insulto percebido como uma violência nos planos físico e moral de maneira associada. Ver Pires (2011, pp. 27-30).

²⁰ Não utilizo essa categoria nos termos propostos por Foucault, que define dispositivo como “um conjunto decididamente heterogêneo que engloba discursos, instituições, organizações arquitetônicas, decisões regulamentares,

leis, medidas administrativas, enunciados científicos, proposições filosóficas, morais, filantrópicas. Em suma, o dito e o não dito são os elementos do dispositivo. O dispositivo é a rede que se pode tecer entre estes elementos” (FOUCAULT, 2000, p. 244). Na minha perspectiva, os transportes constituem um dispositivo ordinário, que se refere a um conjunto de elementos preparados para realizar uma determinada função – transportar pessoas e coisas – podendo formar parte de um conjunto mais complexo, no caso a noção de cidade ou região metropolitana.

²¹ Instituída pela lei nº 12.587/2012, só foi regulamentada em 2013, após as manifestações que tiveram como centro o aumento de preço dos transportes públicos.

²² Ainda está pendente uma pesquisa que aborde as razões pelas quais as estações de BRT, dispostas sobretudo na Zona Oeste da cidade, vêm sendo alvo constante de manifestações violentas da população, gerando os chamados “quebra-quebras”.

²³ O geógrafo Milton Santos, analisando o papel das empresas na internacionalização do capital, mas também os fluxos financeiros e suas implicações na cultura local, critica essa ideia de homogeneização. Ver Santos (2000).

²⁴ A categoria “elipse”, aqui, faz referência dupla a significados retirados da geometria e da gramática da língua portuguesa. No primeiro caso, é o lugar geométrico de todos os pontos de um plano tais que a soma das distâncias a outros dois pontos fixos, chamados “focos”, seja constante. Logo, previsível. Na língua portuguesa é uma figura de linguagem que consiste na omissão de um ou mais termos de uma oração, sendo eles facilmente identificados pelo contexto do texto. É categorizada como figura de construção que se emprega com o objetivo de dar maior expressividade ao texto, sem interferir na qualidade da comunicação pretendida.

²⁵ Diz-se daqueles que nascem no estado do Rio de Janeiro.

Referências

- AUGÉ, Marc. **Un ethnologue dans le métro**. Paris: Hachette, 1986.
- BECKER, Howard. [1963]. **Outsiders**: Estudos de sociologia do desvio. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.
- BOURDIEU, Pierre. **A distinção**: Crítica social do julgamento. São Paulo/Porto Alegre: Edusp/Zouk, 2007.
- CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas**: Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- _____. La cambiante centralidad urbana en las regiones metropolitanas del siglo XXI. *In*: CONTIGIANI, Alicia Ziccardi (org.). **Ciudades del 2010**: Entre la sociedad del conocimiento y la desigualdad social. Ciudad de México: Unam, 2012.
- COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. **Megaeventos e violações de direitos humanos no Rio de Janeiro**: Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<https://comitepopulario.files.wordpress.com/2012/04/dossic3aa-megaeventos-e-violac3a7c3b5es-dos-direitos-humanos-no-rio-de-janeiro.pdf>>.
- FLAMM, Michael; KAUFMANN, Vincent. Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. **Mobilities**, v. 1, n. 2, p. 167-189, 2006.
- FOUCAULT, Michel. Sobre a história da sexualidade. *In*: **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2000.
- FREIRE, Leticia de Luna. Favela, bairro ou comunidade? Quando uma política urbana torna-se uma política de significados. **Dilemas, Rev. Estud. Conflito Controle Soc.**, v. 1, n. 2, p. 95-114, 2009.
- _____. Mobilizações coletivas em contexto de megaeventos esportivos no Rio de Janeiro. *O Social em Questão*, n. 29, p. 101-128, 2013.
- GROISMAN, Fernando Alberto. Gran Buenos Aires: Polarización de ingresos, clase media e informalidad laboral, 1974-2010. **Revista Cepal**, n. 109, p. 85-105, 2013.
- HALL, Peter; PAIN, Kathey (orgs.). From Metropolis to Polypolis. *In*: **The Polycentric Metropolis**: Learning from Mega-City Regions in Europe. London: Earthscan, 1996, p. 3-16.
- JOSEPH, Isaac. L'enjeu-Station: La station de métro comme espace public. **RATP: Projet Réseau 2000**. Groupe de Travail Acteurs du Réseau, 1987a.
- _____. Bus-Réseaux-Territoires: La minorité de réseau d'autobus parisiens. **RATP: Projet Réseau 2000**. Groupe de Travail Conception du Réseau, 1987b.
- _____. Paysages urbains, choses publiques. *In*: **La ville sans qualités**. Paris: L'Aube, 1998.
- KANT DE LIMA, Roberto. **A polícia da cidade do Rio de Janeiro**: Seus dilemas e paradoxos. Rio de Janeiro: Forense, 1995.

- KAUFMAN, Vincent; BERGMAN, Manfred; JOYE, Dominique. Motility: Mobility as Capital. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 28, n. 4, p. 745-756, 2004.
- KLEIMAN, Mauro. Apontamentos sobre mudanças em mobilidade e transporte na metrópole do Rio de Janeiro. **Chão Urbano**, n. 1, p. 19-40, 2011.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. Os circuitos dos jovens urbanos. **Tempo Social**, v. 17, n. 2, p. 173-205, 2005.
- MOTA, Fabio Reis. **Cidadãos em toda parte ou cidadãos a parte?** Demandas de direitos e reconhecimento no Brasil e na França. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.
- NUNES, Edson. **A Revolta das Barcas: Populismo, violência e conflito político**. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.
- OWENSBY, Brian. “**Stuck in the Middle**”: Middle Class and Class Society in Modern Brazil, 1850-1950”. Tese (Doutorado em História) – Princeton University, Princeton, 1994.
- PARK, Robert Ezra. A cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. *In*: VELHO, Otávio Guilherme (org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979, p. 13-28.
- PIRES, Lênin. **Arreglar não é pedir arrego: Uma etnografia de processos de administração institucional de conflitos no âmbito da venda ambulante em Buenos Aires e Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado em Antropologia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.
- _____. **Esculhamba, mas não esculacha!** – Uma etnografia sobre os usos urbanos dos trens da Central do Brasil. Niterói: EdUFF, 2011.
- _____. Transportes públicos e representações sobre mobilidade social. **Revista Anuário Antropológico**, v. 38, n. 2, p. 165-193, 2013.
- SÁNCHEZ GARCIA, Fernanda Ester. **Cidade espetáculo: Política, planejamento e city marketing**. Curitiba: Palavra, 1997.
- _____. A reinvenção das cidades na virada do século: Agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de Sociologia e Política**, n. 16, p. 31-49, 2001.
- SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000.
- SILVA, Jorge. **Violência e identidade social: Um estudo comparativo sobre a atuação policial em duas comunidades no Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.
- SILVA, Luiz Antonio Machado. Afinal, qual é a das UPPs? *Observatório das Metrópoles*, 2010. Disponível em: http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/artigo_machado_UPPs.pdf
- SILVA, Vinicius Fernandes. **Uma análise sobre a mobilidade urbana na Baixada Fluminense como contribuição para uma sociologia dos transportes: Em pé ou sentado?** Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **A cidade estilhaçada**: Reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2006.

SMITH, Neil. **The New Urban Frontiers**: Gentrification and the Revanchist City. Londres: Routledge, 1996.

VELHO, Gilberto. **A utopia urbana**: um estudo de antropologia social. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.

VIRILIO, Paul. **Velocidade e política**. São Paulo: Estação da Liberdade, 1996.

LENIN DOS SANTOS PIRES (leninpires@id.uff.br) é professor do Departamento de Segurança Pública (DSP), do Programa de Pós-Graduação em Antropologia (PPGA), do Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Direito (PPGSD) e do Programa de Pós-Graduação em Justiça e Segurança (PPGJS), todos da Universidade Federal Fluminense (UFF, Niterói, Brasil). Dirige o Instituto de Estudos Comparados em Administração de Conflitos (InEAC) da UFF, quadriênio 2017-2021. Possui doutorado e mestrado pelo PPGA da UFF e graduação em ciências sociais pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ, Brasil).

Recebido em: 06/02/2019
Aprovado em: 25/02/2019