

Universidade de São Paulo
Escola de Comunicações e Artes
Centro de Estudos Latino-Americanos sobre Cultura e Comunicação

Loyane Lapa Gonçalves

**A mobilidade urbana e a dimensão da inclusão perversa: um
olhar etnográfico sobre o ramal Santa Cruz**

São Paulo

2023

Universidade de São Paulo
Escola de Comunicações e Artes
Centro de Estudos Latino-Americanos sobre Cultura e Comunicação

A mobilidade urbana e a dimensão da inclusão perversa: um olhar etnográfico sobre o ramal Santa Cruz

Loyane Lapa Gonçalves

Orientador: Prof.^a. Dra. Fabiana Felix do Amaral e Silva

Trabalho de conclusão de curso apresentado como
requisito parcial para obtenção do título de
Especialista em Mídia, Informação e Cultura

São Paulo

2023

Agradeço à Fabiana, minha orientadora, por dar forma e sentido às ideias aqui apresentadas,
à Vânia, minha mãe, por acreditar e ser minha primeira referência de usuário de trem,
aos meus amigos cariocas, que usam o ramal Santa Cruz diariamente,
à Barbara, Laura e Marília, minhas amigas queridas do CELACC,
e à Zona Oeste suburbana, que moldou meu caráter como cidadã do mundo.

A mobilidade urbana e a dimensão da inclusão perversa: um olhar etnográfico sobre o ramal Santa Cruz¹

Loyane Lapa Gonçalves²

Resumo: O presente trabalho buscou analisar aspectos da mobilidade urbana do Rio de Janeiro a luz do conceito de “inclusão perversa” no ramal Santa Cruz, linha de transporte ferroviário da Zona Oeste da capital. Para isso, propõe uma análise histórica das políticas de planejamento urbano promovidas ao longo dos séculos XX e XXI, como os processos de desfavelização, que tinham como elemento central a valorização de determinados espaços. Como pesquisa de campo, o artigo apresenta um relato etnográfico de observação do cotidiano de uso e ocupação do visando evidenciar a estrutura perversa e desigual das políticas urbanas no Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Zona Oeste do Rio de Janeiro; transporte ferroviário; inclusão perversa; mobilidade urbana; ramal Santa Cruz.

Abstract: The present study sought to analyze aspects of urban mobility in Rio de Janeiro through the lens of the concept of "perverse inclusion" on the Santa Cruz branch, a railway transport line in the Western Zone of the capital. For this purpose, it proposes a historical analysis of urban planning policies promoted throughout the 20th and 21st centuries, such as the processes of slum clearance, which had as their central element the valorization of specific spaces. As a field research, the article presents an ethnographic report of daily usage and occupation to highlight the perverse and unequal structure of urban policies in Rio de Janeiro.

Key-words: West Side of Rio de Janeiro; rail transport; perverse inclusion; urban mobility; Santa Cruz branch.

Resumen: El presente trabajo buscó analizar aspectos de la movilidad urbana en Río de Janeiro a través del concepto de "inclusión perversa" en el ramal de Santa Cruz, una línea de transporte ferroviario en la Zona Oeste de la capital. Con este propósito, se propone un análisis histórico de las políticas de planificación urbana promovidas a lo largo de los siglos XX y XXI, como los procesos de desfavelización, que tenían como elemento central la valoración de espacios específicos. Como investigación de campo, el artículo presenta un relato etnográfico del uso y ocupación cotidianos para resaltar la estructura perversa e desigual de las políticas urbanas en Río de Janeiro.

Palabras clave: Zona Oeste de Río de Janeiro; transporte ferroviario; inclusión perversa; movilidad urbana; ramal de Santa Cruz.

¹ Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito para obtenção do título de Especialista em Mídia, Informação e Cultura.

² Jornalista formada pelo Centro Universitário Carioca e aluna do Centro de Estudos Latino-Americanos em Cultura e Comunicação da Universidade de São Paulo.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho buscou compreender o fenômeno da “inclusão perversa” (MARTINS, 1997) sob a perspectiva do ramal Santa Cruz, linha de transporte ferroviário do Rio de Janeiro que liga a Central do Brasil até o bairro de Santa Cruz, no extremo oeste da cidade. O meio de locomoção é a principal ferramenta de deslocamento de uma população que chega a estar localizada a 70 quilômetros do centro, região onde se concentra postos de trabalho, equipamentos públicos e culturais. Em função da precarização de seu serviço, o trem enfrenta atualmente um processo de sucateamento e superlotação, que gradativamente vem afastando os habitantes da Zona Oeste de determinados espaços urbanos da paisagem carioca.

Com a hipótese de que esse afastamento da classe trabalhadora é intencional, a pergunta que norteia este trabalho é: por que essa população que reside na Zona Oeste (especificamente aquela que usa o ramal Santa Cruz) não possui o mesmo direito de circular pela cidade, enquanto regiões nobres da cidade possuem livre acesso a esses ambientes? Apoiada nesses fundamentos, identificaram-se problemáticas que envolvem tanto a localidade quanto o transporte férreo, já que ambos são resultados da lógica de produção capitalista do espaço e das estratégias de ação das políticas de urbanização promovidas a partir de diversos processos históricos de ocupação e uso da cidade ao longo dos séculos XX e XXI.

Para a compreensão deste trabalho, analisaram-se as origens dessa desigualdade socioespacial, a relação de dependência dessa população com o trem e as políticas públicas adotadas pelo Rio de Janeiro no que diz respeito à mobilidade urbana e a valorização de espaços inseridos em localidades privilegiadas pelo *city marketing* carioca. Com isso, percebeu-se que era preciso evidenciar e fundamentar essa estrutura perversa das políticas urbanas a partir de uma pesquisa de campo. Realizada em 13 de abril de 2023, o relato etnográfico se baseou na observação cotidiana de uso e ocupação do ramal Santa Cruz, trazendo apontamentos sobre como ocorre esse deslocamento, assim como as dinâmicas que precarizam essas viagens diariamente.

Por fim, espera-se que o artigo “A mobilidade urbana e a dimensão da inclusão perversa: um olhar etnográfico sobre o ramal Santa Cruz” contribua para a conscientização dessa população que vive às margens e também para estudiosos que visam compreender o processo de ocupação deste território, baseado em uma perspectiva mais aprofundada sobre as ações e consequências das políticas de planejamento urbano do Rio de Janeiro.

1. A FORMAÇÃO E INTEGRAÇÃO DA ZONA OESTE ENQUANTO SUBÚRBIO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Figura 1 - Regiões administrativas da Zona Oeste do Rio de Janeiro



Fonte: Ilumina Zona Oeste, 2023

A porção territorial que hoje compreende a Zona Oeste do Rio de Janeiro é fruto de muitos processos históricos que começaram a partir do século XX. Antes disso, a região era ocupada por plantações de cana-de-açúcar e engenhos e, com o fim da cultura, a região também passou a abrigar plantações de café até o século XIX. Esse passado agrícola fez com que a região pertencesse à zona rural da cidade até 4 de janeiro de 1918, quando foi promulgado o Decreto n.º 1.185, que estabeleceu mudanças no zoneamento urbano do Distrito Federal e transformou grande parte da zona rural em zona suburbana. Este ato concedeu à região a possibilidade de ser integrada às demais localidades do Rio de Janeiro e também ao desenvolvimento da região, como vetor de expansão no subúrbio.

Embora o uso da palavra subúrbio tenha uma conotação relacionada a arrabaldes e abarque regiões localizadas fora de um centro urbano, no Rio de Janeiro, essa relação se dá de uma maneira diferente e com “um certo sentido depreciativo, que inclui não só uma ideia de recursos financeiros mais limitados, mas também um certo gênero de vida particular” (MATTOSO, 2006, p. 31). Fernandes (2011) aponta este fenômeno como “o conceito carioca de subúrbio”, que é, em sua essência, uma visão marginalizada deste território.

Por sua vez, o surgimento do subúrbio firmado nesta simbologia se dá a partir da Reforma Urbana de Pereira Passos, empreendida entre os anos de 1903 e 1906 (ver

BENCHIMOL, 1992). Responsável por remodelar o Rio de Janeiro tendo como influência as transformações ocorridas em Paris no século XIX, a finalidade era tornar a região central em um local que representasse progresso, o que, conseqüentemente, resultou na exclusão das camadas populares. Neste período, o contingente da área era formado por imigrantes e escravizados libertos, que residiam em habitações precárias, como cortiços e estalagens.

A intenção de Pereira Passos era tornar o centro da cidade um lugar para o convívio “civilizado”, um espaço que convidaria os habitantes dos mais diversos locais do Rio de Janeiro a frequentá-lo, uma vez que seria lugar de aprendizado da ética urbana, da civilização que deveria tomar toda a cidade (AZEVEDO, 2003, p.64)

Ainda com relação às mudanças espaciais do centro, é importante frisar que a região já enfrentava um processo de rearranjo urbano há pelo menos cinquenta anos, que acabou por preparar o local para passar pela Reforma Urbana no início do século XX (DUTTON, 2012). Como a capital federal enfrentou epidemias como a febre amarela (1850) e a cólera (1855), houve então a disseminação e a propagação da ideologia da higiene.

Este discurso apoiava-se na necessidade de uma transformação da sociedade rumo aos valores de civilização (devidamente importados das capitais europeias) que, no âmbito do urbano, traduzia-se na obsessão pela higiene pública. Tratava-se, então, de procurar e exterminar os focos de doenças para que fossem evitadas as epidemias (DUTTON, 2012, p. 22)

Este discurso higienista passou a associar locais de moradias populares à propagação de “vícios e imoralidades”, identificando assim as classes mais pobres como um problema de ordem pública, controle social e também como vetores de doenças (DUTTON, 2012).

Houve então o diagnóstico de que os hábitos dos moradores dos pobres eram nocivos à sociedade, e isto porque as habitações coletivas seriam focos de irradiação de epidemias, além de, naturalmente, terrenos férteis para a propagação de vícios de todos os tipos (CHALHOUB, 1996, p.29)

Para lidar com essa situação, em 1850, houve a criação da Junta da Higiene Pública, órgão dedicado a cuidar das questões de saúde pública. Já em 1873, foi proibida a construção de cortiços em torno das freguesias centrais da cidade, assim como a reconstrução dos que já existiam na localidade. Essas políticas culminaram na demolição do “Cabeça de Porco”, primeiro cortiço a ser destruído por meio de um decreto, assinado em 1893.

Portanto, pode-se afirmar que a Reforma Urbana de Pereira Passos aprofundou um discurso de segregação socioespacial que já vinha ocorrendo anos antes (DUTTON, 2012). No entanto, foi a partir das remoções em massa que grandes transformações puderam acontecer, como a edificação de prédios e a construção de largas avenidas, o que acabou por estabelecer no Rio de Janeiro o *status quo* de capital do país em razão de seu progresso

material e cultural. Em paralelo, essas modificações na paisagem também instituíram “novos significados à divisão entre áreas urbana e suburbana, isto é, o que significava pertencer ou morar em uma ou outra área em termos simbólicos e sociais” (SANTOS, 2011, p. 258).

Os primórdios do século XX marcam a entrada do Rio de Janeiro num processo de especialização espacial nos moldes de uma urbanização especificamente capitalista e moderna, com a divisão de seu espaço urbano em áreas funcionais de comércio e serviços, industriais, e residenciais de classes ricas e pobres, segregadas espacialmente (CARDOSO, 2010, p. 80)

Mesmo que Paris fosse a referência máxima para a reforma urbana no Rio de Janeiro, nem todo o projeto foi seguido à risca, principalmente no que diz respeito ao subúrbio. No projeto de Haussmann, a remoção das camadas populares resultou em um deslocamento dessa população para as periferias parisienses. Contudo, lhes foi garantido políticas públicas habitacionais e direitos sociais, algo que não aconteceu nas remoções cariocas. No Rio de Janeiro, essa ausência de políticas públicas resultou não só no processo de favelização da cidade (ver SILVA, 2018), como também na ocupação de localidades às margens da linha férrea. Ressaltando a migração desta população para regiões mais distantes no Rio de Janeiro, é possível exemplificar através do número de passageiros transportados pelos trens (Quadro 1) durante o período da Reforma Pereira Passos, que ocorreu entre o decênio de 1896 e 1906.

Quadro 1 - Número de passageiros transportados pela E.F.C.B. entre 1886 e 1910

Anos	Número de passageiros
1886	1.399.029
1896	5.257.683
1906	19.239.236
1910	23.841.236

Fonte: Fernandes (1988, p. 159) *apud* Noronha Santos

Com essa migração para localidades contempladas pela Estrada de Ferro Central do Brasil, a palavra subúrbio ganha novas proporções. Afinal, o estar às margens da linha férrea passa a dar essa nuance do que é ou não subúrbio no Rio de Janeiro (DUTTON, 2012).

1.1 A importância do transporte ferroviário para a expansão habitacional da Zona Oeste

O processo de configuração e valorização da região central continua com o passar dos anos, mas começa a atingir também outras localidades. Na década de 20, a capital se preparava para o centenário da Independência do Brasil (1922), então outras transformações

urbanísticas vinham acontecendo para remodelar bairros de interesse político e também imobiliário, como a Zona Sul.

A ação do poder público, no período, é canalizada para a modernização e aparelhamento da área central, com a conseqüente remoção e deslocamento das camadas populares para as áreas periféricas, aliada a uma valorização e beneficiamento das áreas nobres da cidade, representadas a partir de então pela zona sul (FURTADO, 1988, p. 24)

Por conta disso, as camadas médias e populares da sociedade carioca passaram a disputar espaço em regiões mais afastadas, sobretudo aquelas localizadas nos limites do município, como a Zona Oeste. Neste período, o Rio de Janeiro enfrentava uma forte crise imobiliária pois a demanda por moradia era maior que a oferta. Isso fez com que “essa população, cada vez mais empurrada para longe do centro” (FURTADO, 1988) criasse uma relação de dependência com o transporte de massa, realizado por trens e bondes.

Outro fator que contribui para a migração para regiões distantes se dá pelo surgimento das companhias loteadoras. Como a Zona Oeste foi, durante muito tempo, uma área rural, essas empresas passaram a adquirir terrenos e dividi-los em propriedades menores para a comercialização. Unindo o preço acessível e a facilidade de acessar o transporte ferroviário, residir na localidade passou a ser o destino de boa parte da população (SOARES, 2011).

Essa expansão e ocupação habitacional ao longo da linha férrea ocorre inicialmente ao longo do primeiro trecho do ramal Santa Cruz (que ia da estação de Deodoro até Bangu), devido à duplicação da linha férrea. A região de Realengo, por exemplo, chegou a ser uma das mais procuradas. “O quadro de distribuição dos prédios do município (...) aponta a circunscrição de Realengo como aquela de maior quantidade de casebres de todo o Distrito Federal” (PECHMAN *apud* FURTADO, 1988, p. 27).

Enquanto isso, o segundo trecho do ramal Santa Cruz (que ia da estação de Senador Camará até Santa Cruz), também recebe a atuação das companhias loteadoras. Nesta região, a atividade era a mesma, ou seja, as empresas compravam antigas fazendas, loteavam e vendiam para a população. E de acordo com Furtado (1988), “é no trecho entre as estações de Campo Grande e Santa Cruz, onde acontecem as grandes transformações da década”.

A partir desse deslocamento para a Zona Oeste do Rio de Janeiro, é possível perceber a formação de quatro grandes núcleos, constituídos pelos bairros de Realengo, Bangu, Campo Grande e Santa Cruz, “que funcionam como verdadeiros centros intermediários das terras da zona oeste do município” (FURTADO, 1988, p. 34). Campo Grande e Santa Cruz,

especificamente, tiveram a sua expansão populacional com a duplicação da linha férrea a partir de seu segundo trecho, concluído em 1934. Também é na década de 30 que começam as obras de eletrificação da linha férrea. Concluída em todo o ramal Santa Cruz em 1945, esse processo dá à Zona Oeste, a aproximação necessária com outras regiões da cidade.

A eletrificação dá uma nova conotação às terras servidas pelo ramal, no que diz respeito a sua integração efetiva ao centro da cidade. Sua contribuição pode ser sentida pelo crescimento da produção de loteamentos na região durante a década de 40, aumento que alcança seu apogeu na década de 50, podendo-se concluir que, nesta época, que corresponde à explosão metropolitana da cidade, a zona oeste já se encontrava integrada como área suburbana do Rio de Janeiro (FURTADO, 1988, p. 35).

Durante o período da Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945) e o pós-guerra, a Zona Oeste lida com a decadência da cultura de cítricos³. Sítios e chácaras passaram a enfrentar pragas de insetos que aceleraram a degradação agrícola, resultou no loteamento destes terrenos e na venda à população. Segundo levantamento censitário sobre a população da Zona Oeste entre os anos de 1940 e 1960, o crescimento estava além do ritmo do restante da cidade.

O crescimento da zona censitária de Campo Grande (abrangendo o ramal ferroviário desde Magalhães Bastos até Santa Cruz) é superior ao crescimento da população total: a população da região cresce 126%, para um crescimento de 86% da população recenseada no Distrito Federal. (FURTADO, 1988, p. 38)

Esse adensamento não ocorre por coincidência, mas por conta da especulação imobiliária que a região vivencia com o fim da citricultura, com ápice na década de 60. Também é nos anos de 1960 que a Zona Oeste passa a receber um novo fluxo migratório propiciado pelas remoções de favelas do Governo Lacerda (1960-1965). O intenso processo de loteamento de terrenos da região torna a localidade em um vetor de expansão populacional.

Segundo a Prefeitura do Rio de Janeiro, em seu documento ‘Evolução da ocupação e uso do solo urbano 2009-2013’, a expansão da malha urbana se direcionou ao oeste mais em razão da aparente saturação das Áreas de Planejamento 1, 2 e 3 (Centro, Zona Sul e Zona Norte respectivamente), associadas à ausência de áreas “vazias” - onde atualmente há mais um movimento de transformação e renovação do uso urbano -, do que de formação de novas áreas urbanas (NICOLA, 2021, p. 845)

A partir dos apontamentos, constata-se que o trem passou a ser um importante instrumento de aproximação entre um extremo e outro do Rio de Janeiro. Como a Zona Oeste passou a ser uma opção de moradia para uma população que estava em busca de terrenos acessíveis, o trem então passa a ser um fator de decisão no momento da escolha, principalmente para a classe trabalhadora.

³ Após o enfraquecimento do plantio e exportação de café no século XX, optou-se pelo cultivo de novos produtos agrícolas a partir de 1930. Na Zona Oeste do Rio de Janeiro, a produção de laranjas ganhou bastante destaque, principalmente a porção que compreende o bairro de Campo Grande.

1.2. O surgimento da “Zona Sul da Zona Oeste” nos anos de 1970

Outro fator que coopera para acelerar a urbanização da Zona Oeste do Rio de Janeiro ocorre na década de 70, a partir da expansão e da criação da região da Barra da Tijuca, local que passou a receber um forte investimento imobiliário dedicado a população de classe média e média-alta carioca (SILVA ALVES DE OLIVEIRA, 2017). Com uma história semelhante aos demais bairros da zona oeste no que diz respeito a seu passado rural, a localidade passou a ser vista geograficamente como uma extensão da própria Zona Sul carioca.

A região da Barra da Tijuca ficou praticamente imune de ocupação por quase quatro séculos. Isso se deve a diversos fatores, como a considerável distância física do núcleo econômico e histórico da cidade do Rio de Janeiro, as barreiras geográficas (Maciço da Pedra Branca e Maciço da Tijuca) e a falta de interesse do Estado e da iniciativa privada em promover a ocupação da região. (SÁNCHEZ, 2009, p. 47)

Este eixo de expansão da cidade foi posto em prática com o Plano Piloto no Decreto-Lei n.º 42, em 23 de junho de 1969. Encomendado pelo governador Negrão de Lima para o arquiteto e urbanista Lúcio Costa, o projeto visava modernizar o local a partir de avenidas e núcleos residenciais, além da construção de vias que interligassem esta nova região da cidade com outros locais, como a Zona Sul (SÁNCHEZ, 2009). Desde então, a região administrativa da Barra da Tijuca passou a se apresentar “como a principal frente de expansão da cidade” (SÁNCHEZ, 2009, p.104). Mas para atrair interesse para a localidade, houve a necessidade de apostar em um *marketing* urbano que atraísse novos habitantes.

A partir do início dos anos de 1980 que o mercado imobiliário começa a ter a Barra da Tijuca como uma nova localidade para o seu novo produto, balizado pela combinação entre um novo estilo de vida, lazer e segurança. Nesta ocasião, a Barra começa a superar o crescimento imobiliário de Copacabana (SÁNCHEZ, 2009, p. 39)

É interessante analisar como a região da Barra da Tijuca foi concebida a partir desta associação com a zona sul, mas ganhando seus próprios contornos. Para compreender melhor como essa expansão aconteceu, é necessário comparar com bairros como Copacabana, Ipanema e Leblon. Por sua vez, falar sobre a Zona Sul do Rio de Janeiro é, ainda hoje, sinônimo de distinção social. Cardoso (2009) explica sobre a existência do “topônimo zona sul”, uma marca intimamente ligada às identidades e representações desta localidade.

A área da cidade do Rio de Janeiro denominada e conhecida por Zona Sul compreende um conjunto de diferentes bairros dos quais vários estão localizados à beira mar e outros são adjacentes, e que conhecem grande prestígio e valorização imobiliária. O termo Zona Sul no Rio de Janeiro, hoje, é mais que uma simples referência geográfica pois se converteu há algumas décadas num verdadeiro topônimo a designar aquela parte da cidade. (CARDOSO, 2011, p. 38)

Essa construção no imaginário carioca tem a ver com o processo de urbanização da cidade. Copacabana foi o primeiro bairro a se destacar no que se refere à valorização imobiliária, quando passa a experienciar a verticalização de moradias na década de 20.

O bairro era a promessa de um novo estilo de vida para a população da cidade, oferecendo a modernidade das torres de apartamentos com uma “nova arquitetura” – Art Déco – arrojada e moderna, com o requinte dos embasamentos em mármore ou granito e halls extremamente trabalhados e bem decorados. (SÁNCHEZ, 2009, p. 35)

Esse modelo de habitação ganha mais adeptos com o passar das décadas, tem seu auge entre os anos de 1940 a 1960 e se expande para os bairros Ipanema e Leblon entre 1960 e 1980. Os três locais possuem em comum a proximidade com a orla da praia, que é “associada à diferenciação espacial com o sobrelucro de localização devido à valorização das terras” (SÁNCHEZ, 2009, p. 35). Com isso, esse território passou a ser cada vez mais um espaço elitizado.

Devido à limitação espacial da Zona Sul, um território considerado pequeno quando comparado a outras zonas do Rio de Janeiro, a Barra da Tijuca passa a ser uma alternativa para a população de alta renda. O mercado imobiliário então passa a explorar uma nova possibilidade de moradia a fim de proporcionar um estilo de vida semelhante ao da zona sul, mas com suas diferenciações. Se em Copacabana, Ipanema e Leblon a ideia era a verticalização, com edifícios de apartamentos, na Barra da Tijuca, essa ideia veio aliada a existência dos condomínios fechados, reforçando um conceito de segurança para os futuros moradores (SÁNCHEZ, 2009).

Cabe ressaltar também que a ocupação da região foi estimulada “não somente devido à disponibilidade de terra, mas principalmente devido a investimentos públicos, que estavam ali sendo realizados no sentido de dotar aquele bairro de maior acessibilidade” (SÁNCHEZ, 2009, p. 39). Considerando todos os apontamentos, é pertinente ressaltar como se deu o tratamento do poder público à época para localidades que pertencem a mesma região. “Neste processo de produção do espaço urbano carioca, o Estado se mostrou presente de formas distintas nas duas regiões” (SILVA ALVES DE OLIVEIRA, 2017, p.337).

Por isso, o período do surgimento da região também é conhecido por dar início a um novo processo de segregação da Zona Oeste, com reflexos que perduram até hoje. Mesmo inserida em um território reconhecido como subúrbio (isto é, localizado fora do centro), a Barra da Tijuca não é lida como tal. Logo, um indício de que as estratégias de *marketing*

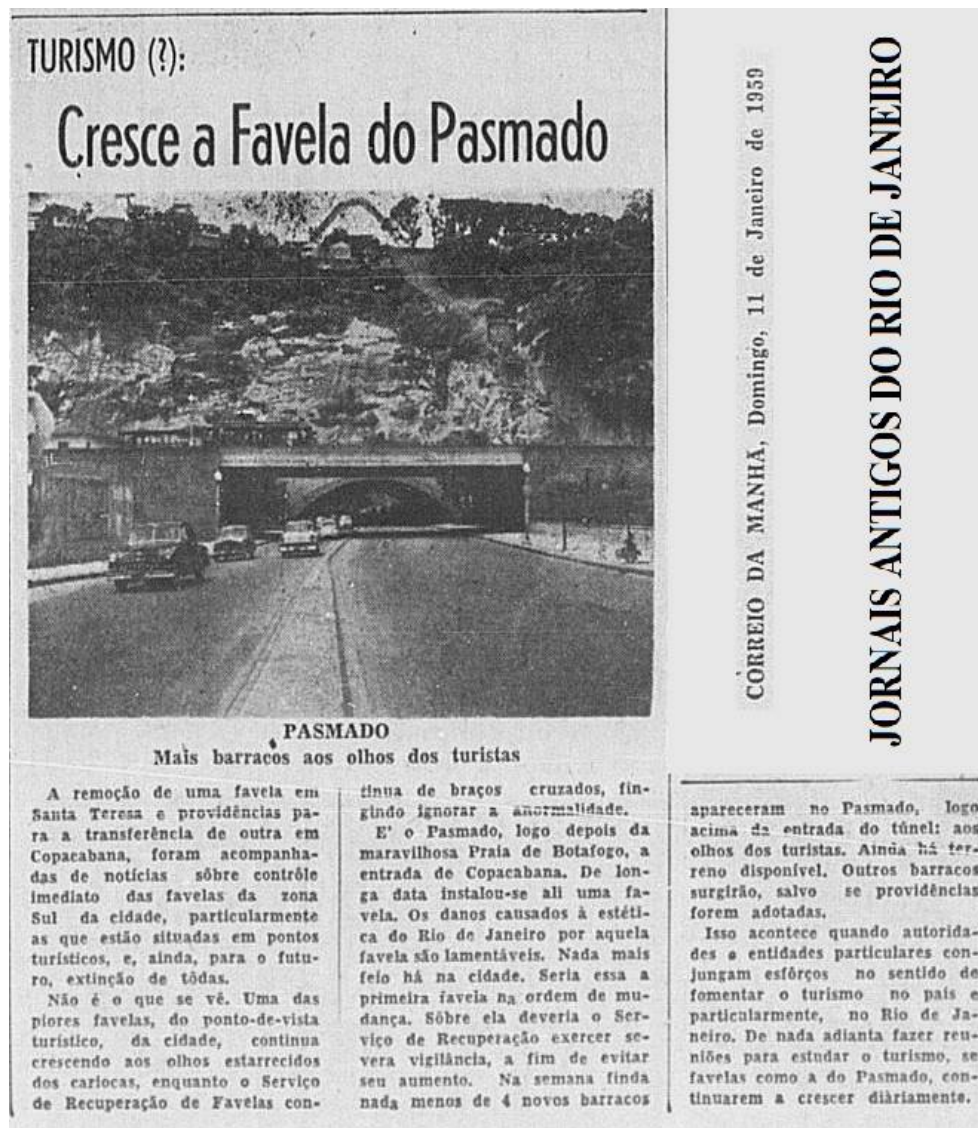
urbano empregadas por décadas reverberaram ao ponto de que a visão pejorativa de “subúrbio carioca” fosse sequer atrelada ao bairro por conta da condição financeira de seus habitantes.

2. AS POLÍTICAS DE REMOÇÃO HABITACIONAL: O PASSADO E O PRESENTE

É durante os anos de 1960, enquanto a Zona Oeste vivencia diferentes momentos de expansão, que a cidade do Rio de Janeiro inicia um novo processo de despejo de moradias, focado na desfavelização da capital. Iniciado no governo de Carlos Lacerda (1960-1965), o programa habitacional da época se concentrou na remoção de favelas de regiões de interesse imobiliário e passou a reassentar essas famílias de baixa renda em conjuntos habitacionais distantes, dois deles na Zona Oeste. Como neste período a região vivia um intenso período de loteamento de terrenos, o local tornou-se uma opção de transferência de moradia.

É importante evidenciar que, se tratando de uma política de erradicação de favelas, deslocar essa população para o oeste da cidade dava a distância necessária, tornando o problema da periferação invisível aos olhos de quem interessava. De acordo com Valladares (1980), “a presença dos favelados sempre incomodou os bairros ricos da cidade”. E a mídia foi um forte instrumento para pressionar medidas quanto ao crescimento urbano desordenado.

Figura 2 - “Correio da Manhã” denunciando o crescimento da Favela do Pasmado



Fonte: WikiFavelas, 2023

Considerado um problema desde o início do século XX, as favelas começaram a se destacar na paisagem da capital a partir dos anos de 1930. Com o passar das décadas, essa população foi se expandindo a ponto de crescer 7% anualmente entre os anos de 1950 e 1960. Neste mesmo período, a população “não-favelada” subia em um ritmo de 3,3% ao ano (VALLADARES, 1980). Apesar da existência de políticas de enfrentamento, não havia continuidade por parte das autoridades em resolver essa questão. Por isso, a cada novo governo que assumia a gestão, uma nova atitude era tomada com relação às favelas.

2.1 Favelas removidas para a Zona Oeste do Rio de Janeiro no século XX

Criada em 1962, a Companhia de Habitação Popular do Estado da Guanabara (COHAB-GB) foi instituída com o intuito de eliminar favelas e transferi-las para outros locais. O projeto começou a partir da construção de três locais (Vila Kennedy, em Bangu; Vila Aliança, em Senador Camará; e Vila Esperança, em Vigário Geral) que receberam populações vindas de doze favelas de diferentes pontos da cidade. Além disso, destes conjuntos habitacionais criados durante a gestão de Carlos Lacerda, dois são localizados na Zona Oeste.

É importante pontuar que as favelas removidas para esses conjuntos habitacionais se concentravam em locais de especulação imobiliária. O Morro do Pasmado, por exemplo, uma das favelas dizimadas com população reassentada nas vilas Kennedy e Aliança, ficava em um local de interesse de condomínios luxuosos justamente por ter uma vista panorâmica para pontos como a Enseada de Botafogo e o Pão de Açúcar. Com isso, “as condições de garantia de permanência das favelas foram eliminadas. Outras forças e interesses entraram em campo, cobiçando os espaços que se liberariam com sua remoção” (VALLADARES, 1980, p.30).

Em reportagem publicada no *O Globo*, em 2011, é contado como foi o processo de ocupação das casas na Vila Kennedy⁴. “*Equilibrando-se em caminhões paus de arara, os moradores chegavam por ruas de terra batida com milhares de casas, todas idênticas. Era janeiro de 1964. Começava a ser ocupado um dos maiores conjuntos habitacionais do Rio: a Vila Kennedy, na Zona Oeste, com 5.054 moradias. Os moradores vinham de favelas de áreas centrais da cidade, como o Morro do Pasmado, em Botafogo, a comunidade do Esqueleto, no Maracanã, e as da Praia de Ramos e de Maria Angu, na Zona da Leopoldina.*”

Vivendo a mais de 40 quilômetros do Centro do Rio de Janeiro, esses reassentados perderam seus empregos pois um dos motivos que propiciaram o surgimento e o adensamento das favelas era a possibilidade de residir próximo do trabalho. Outro fator preponderante no que diz respeito ao aumento das favelas é o fluxo migratório de pessoas que vieram de outros estados em busca de emprego. Paul Singer (1973, p.37) comenta que “a criação de desigualdades regionais pode ser encarada como o fator principal das migrações internas que acompanham a industrialização nos moldes capitalistas”. Enquanto capital do país, o Rio de Janeiro passou a representar progresso, oportunidades de emprego e condições dignas.

⁴ Disponível em:

<https://oglobo.globo.com/rio/favelas-foram-removidas-para-conjuntos-sem-qualquer-infraestrutura-2772762>.

Acesso em 20 de maio de 2023.

Por sua vez, é preciso evidenciar a existência das favelas do modo que é apresentado por Licia do Prado Valladares (1980). Na obra *Passa-se uma casa*, que analisa os programas de remoção de favelas no Rio de Janeiro, a socióloga explica que o público optou por este tipo de moradia pelos benefícios apresentados.

Para as camadas pobres, a favela não se define tampouco como mera questão habitacional, se bem que constitua uma alternativa de moradia dotada de uma característica altamente vantajosa: estar fora de parâmetros institucionais e dentro das possibilidades concretas de cada um. Porém, mais do que um local de moradia, esse tipo de aglomeração tem outras funções importantes: por sua localização, facilita o acesso aos mercados de trabalho e reduz os gastos com transporte; por sua natureza (área de invasão construída com recursos precários), permite que os gastos com a habitação sejam reduzidos (VALLADARES, 1980, p. 44-45).

Essa opção de moradia se apresentou, “para muitos, como uma verdadeira ‘solução orçamentária’, cujo papel foi fundamental na luta diária pela sobrevivência na cidade” (VALLADARES, 1980, p.45). Já no quesito deslocamento, o período das remoções de favelas coincide com um momento de crise no transporte ferroviário. Entre os anos de 1964 e 1975, o número de usuários de trem saltou de 480 mil para 700 mil. Esse crescimento aconteceu sem uma mudança significativa no número de composições, gerando assim uma superlotação e deterioração do meio de transporte (MOISÉS e MARTINEZ-ALIER, 1978). Portanto, é possível apontar esse fator como uma validação do porquê esses reassentados na Zona Oeste perderam seus empregos à época após a mudança de residência.

Retomando ao processo de formação das vilas Aliança e Kennedy, conjuntos habitacionais localizados na Zona Oeste, na região da Área de Planejamento 5, estes foram construídos a partir de verbas da *United States Agency for International Development* (USAID), programa criado por John Fitzgerald Kennedy, presidente dos EUA, numa tentativa de combater a influência do comunismo na América Latina. Já quanto ao processo de desocupação das favelas, este foi feito de maneira arbitrária por parte do Estado. Entre as ações praticadas constam incêndios, retiradas forçadas e falsas promessas (ver CRUZ, 2019).

Figura 3 - Incêndio na Favela do Pasmado em 1964



Fonte: WikiFavelas

Se o governo de Carlos Lacerda removeu 41.958 moradores (1962–1965) de 27 áreas, seu sucessor, Francisco Negrão de Lima removeu ainda mais: 70.595 pessoas (1966 a 1971), cerca de 12% da população dessas comunidades em toda a cidade (VALLADARES, 1978). Essas remoções resultaram em um processo de favelização em outras regiões da cidade.

Em um período de quatro anos, as favelas sofreram um aumento de 74%, e suas populações de 36,5%. Revela também o surgimento de novas favelas em áreas onde não havia nenhuma, assim como a multiplicação constante das favelas nas regiões periféricas do Grande Rio, como Jacarepaguá, Campo Grande, Santa Cruz, Ilha do Governador, Anchieta, áreas em rápida expansão (VALLADARES, 1978, p. 44).

A Figura 4 mostra essa movimentação em um período de quatro anos. A partir dessas informações, é possível traçar um recorte específico sobre o processo de expansão das favelas na Zona Oeste do Rio de Janeiro. Regiões administrativas como Campo Grande e Santa Cruz, que possuíam apenas uma favela cada nos anos de 1970, passam a ter 5 e 6, respectivamente.

Figura 4 - Favelas do Rio de Janeiro mapeadas entre os anos de 1970 e 1974 separadas por Regiões Administrativas

Regiões Administrativas	Número de Favelas		População	
	1970	1974	1970	1974
I. Portuária	6	6	16.240	20.480
II. Comercial	-	1	-	45
III. Rio Comprido	5	13	23.243	39.669
IV. Botafogo	10	8	12.818	21.490
V. Copacabana	7	5	15.783	16.800
VI. Lagoa	10	17	39.669	41.755
VII. São Cristóvão	6	12	33.306	41.985
VIII. Tijuca	5	10	33.109	74.697
IX. Vila Isabel	2	5	12.619	6.510
X. Ramos	18	26	92.613	88.908
XI. Penha	15	23	57.078	86.705
XII. Méier	11	18	71.824	124.124
XIII. Engenho Novo	10	29	25.029	23.854
XIV. Irajá	9	12	22.189	38.994
XV. Madureira	16	23	16.601	13.639
XVI. Jacarepaguá	5	10	4.725	14.685
XVII. Bangu	7	8	25.597	43.140
XVIII. Campo Grande	1	5	3.150	7.051
XIX. Santa Cruz	1	6	1.877	2.239
XX. Ilha do Governador	7	14	19.356	17.255
XXI. Ilha de Paquetá	-	-	-	-
XXII. Anchieta	7	16	28.621	30.400
XXIII. Santa Tereza	4	8	9.682	10.284
XXIV. Barra da Tijuca	-	8	-	6.381
Total	162	283	565.129	771.090

Fonte: Livro “Passa-se uma casa”, p.43

2.2 As remoções vividas no século XXI e o “city marketing” carioca

Ainda que as remoções realizadas entre as décadas de 60 e 70 pareçam distantes, cabe pontuar que projetos de desalojamento continuaram acontecendo, ganhando apenas novas nomenclaturas (ver CARDOSO, 2002). Já no século XXI, essas intervenções voltaram a ganhar contornos arbitrários, semelhantes aos realizados por Lacerda e Negrão de Lima.

A escolha da capital fluminense como sede das Olimpíadas de 2016 deu origem a um novo reordenamento urbano, visando valorizar ainda mais localidades que seriam alvo de especulação imobiliária. Essas ações orquestradas resultaram no desenvolvimento de um “grande projeto neoliberal de cidade, por meio do chamado Urbanismo de Oportunidades, aqui convertido em modelo de desenvolvimento urbano” (MONTEIRO *et al.*, 2019).

A tática adotada pela Prefeitura do Rio de Janeiro foi uma maneira de se consolidar como uma *city marketing*. Considerada uma ferramenta de políticas urbanas, essa é uma estratégia de promoção de uma imagem publicitária de cidade-modelo, convertida assim em ganhos turísticos (SÁNCHEZ, 2001).

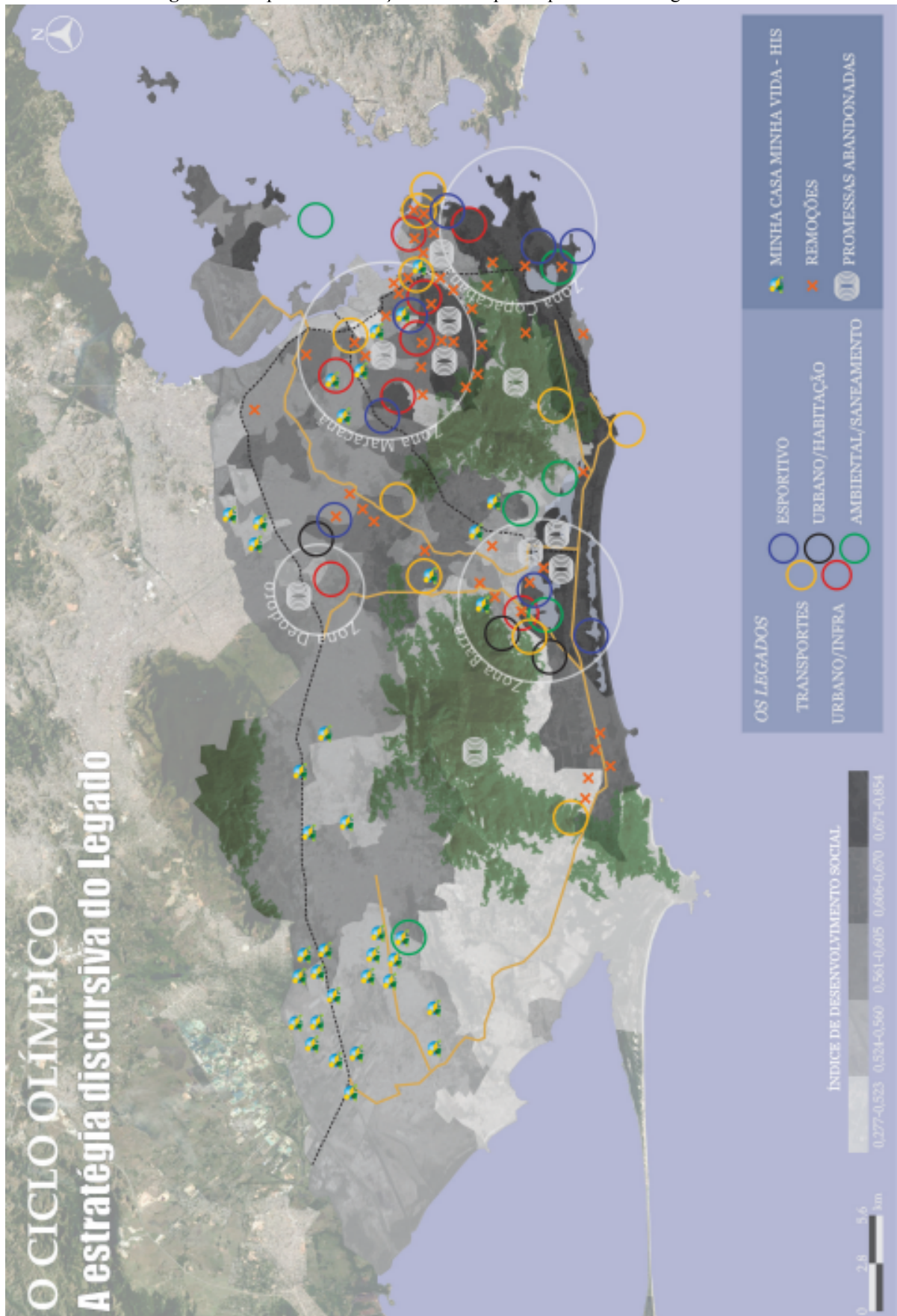
Trata-se de uma retórica persuasiva que, em sua vertente urbana, configura uma agenda para as cidades, tornada dominante, com pautas definidas para ações e programas, em uma afirmação política da hegemonia do pensamento e ação sobre as cidades. Como instrumento de consolidação dessa agenda urbana, são desenvolvidas políticas de promoção e legitimação de certos projetos de cidade. Esses projetos são difundidos como emblemas da época presente. (SÁNCHEZ, 2001, p. 32)

Estimulado também pela escolha do Brasil como sede da Copa do Mundo de 2014, esse momento entre 2007 e 2016 ficou conhecido como o período dos “megaeventos esportivos”. A expectativa era atrair investimentos e promover a cidade, no entanto, o resultado foi a concentração de investimentos públicos em áreas valorizadas, o desalojamento de famílias de áreas disputadas e a intensificação da periferização (MONTEIRO et al., 2019).

No intuito de modificar estruturalmente as favelas, surge, em 2011, o “Programa Morar Carioca”. Criado pelo prefeito Eduardo Paes, o projeto tinha como objetivo a urbanização de todas as comunidades da cidade em um prazo de dez anos. Para isso, foram investidos R\$ 8 bilhões, pois essas obras eram parte do plano de metas da cidade para a realização das Olimpíadas de 2016 (LEITÃO e DELECAVE, 2013). A expectativa era de que essas mudanças se tornassem um dos legados mais importantes do período dos megaeventos.

Inclusive, o “Legado Olímpico” passou a ser frequente nos discursos, tanto políticos quanto midiáticos. No caso da mídia hegemônica, destaca-se que “em especial o Grupo Globo, foi fundamental na consolidação dessa estratégia” (MONTEIRO et al., 2019, p. 85). Além da urbanização das favelas, o preparo para os megaeventos exigiu uma série de adaptações na infraestrutura da cidade, incluindo os serviços de transporte, rearranjos urbanos, mudanças nas políticas ambientais e de saneamento.

Figura 5 - Mapa com mudanças ocorridas para o período dos megaeventos



Fonte: Livro “Cartografias do conflito Rio de Janeiro”, p.86

Na Figura 5, é possível verificar que os pontos de remoção de moradia se concentraram ao longo de toda a cidade, mas se aglomerando em locais de interesse e especulação imobiliária. Na Zona Oeste, destaca-se a região da Área de Planejamento 4, que contempla a Barra da Tijuca, território marcado pela presença de população de classe média e média-alta; além disso, há também a região de Deodoro, onde foram montadas estruturas para sediar as modalidades olímpicas.

Contudo, é nas regiões Norte e Sul que se condensam as maiores remoções habitacionais. Como essas áreas são consideradas uma espécie de cartão-postal carioca, houve uma tentativa de higienizar esses locais a partir da remoção da população e o programa “Minha Casa, Minha Vida” foi a política habitacional adotada. Na Figura 5, é possível identificar uma concentração desse modelo residencial entre os bairros de Campo Grande e Cosmos, localizados na Zona Oeste da cidade.

Analisando tanto a política de remoção das décadas de 1970 e 1980 quanto as ocorridas entre 2007 a 2016, é possível perceber posturas muito semelhantes no que diz respeito ao enfrentamento das favelas. Em ambos os casos, houve uma tentativa de invisibilizar essa população, deslocando-as para regiões afastadas da cidade. Esse remanejamento de moradias resulta hoje em dificuldades de deslocamento e de mobilidade urbana, sobrecarregando vias urbanas e meios de transporte, itens essenciais para ir e vir em uma cidade de extremos geográficos.

3. O RAMAL SANTA CRUZ E SUA DINÂMICA DE INCLUSÃO PERVERSA

Mesmo possuindo fluxos migratórios em diferentes períodos, a dinâmica de ocupação dos bairros da Área de Planejamento 5, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, seguiu um padrão: optou-se, em sua maioria, pela ocupação dos bairros que margeiam a linha férrea do ramal Santa Cruz. Este é o meio de transporte mais ágil e tem como função a conexão entre o bairro de Santa Cruz, no extremo oeste da capital, até o Centro da cidade. Ao todo, o trajeto atende 35 estações e possui 54,6 quilômetros de malha ferroviária de uma ponta a outra.

Figura 6 - Estações de trem do ramal Santa Cruz

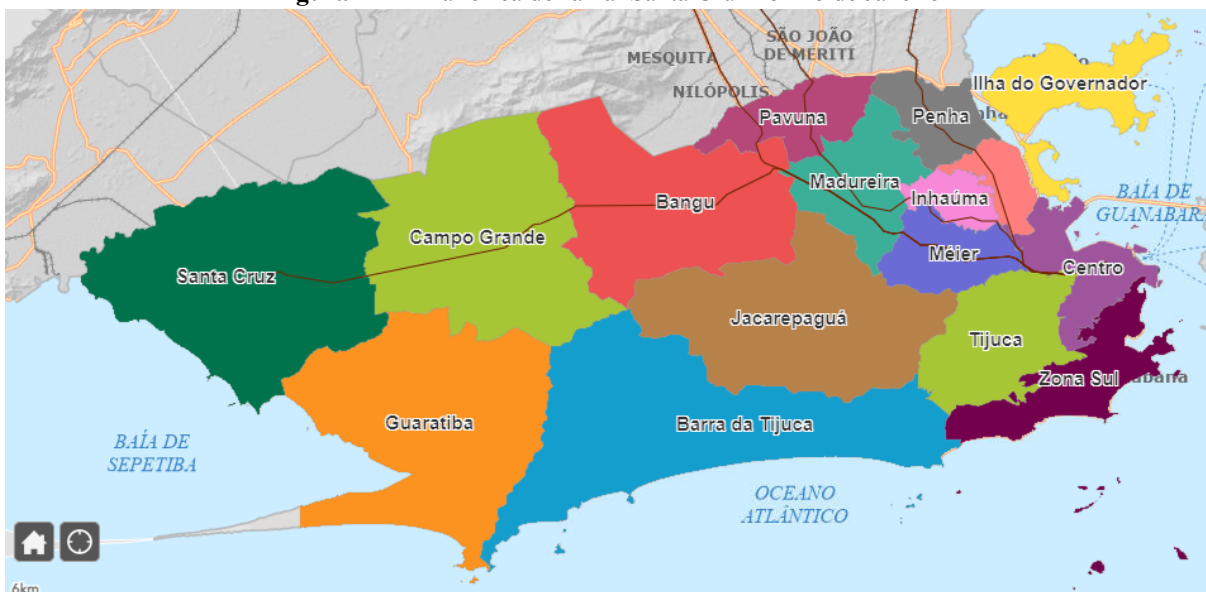


Fonte: Supervia Trens Urbanos

Por ter vivido um *boom* habitacional e a mobilidade urbana não ter acompanhado esse crescimento, hoje, o Rio de Janeiro enfrenta uma crise no transporte público ferroviário. Entre seus principais problemas estão a superlotação de passageiros, os constantes atrasos, além de impasses envolvendo a administração do serviço operado pela Supervia Trens Urbanos⁵.

Por conta das opções limitadas de transporte que conectam os bairros da Zona Oeste a pontos da cidade, como as regiões da Barra da Tijuca, Zona Sul e Centro, essa população acaba vivendo uma situação de dependência com o trem.

Figura 7 - Linha férrea do ramal Santa Cruz no Rio de Janeiro



Fonte: Secretária de Planejamento Urbano do Rio de Janeiro

Esse isolamento vivido pelas Regiões de Planejamento de Bangu, Campo Grande e Santa Cruz é o que podemos chamar de “inclusão perversa”. Martins (1997) explica esse conceito a partir do ponto de vista de que a inclusão perversa “é a inclusão daqueles que estão sendo alcançados pela nova desigualdade social produzida pelas grandes transformações

⁵ Disponível em <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/04/27/supervia-avisa-ao-governo-que-nao-quer-mais-operar-os-trens-do-grande-rio-de-janeiro.html>. Acesso em 20 de maio de 2023.

econômicas e para os quais não há senão, na sociedade, lugares residuais, originando assim uma inserção precária, instável e marginal dessa população”.

Esse é o ponto de partida para refletir o motivo pelo qual a população da Zona Oeste suburbana tem acesso à cidade do Rio de Janeiro apenas até onde lhe é permitido pelos transportes coletivos, ou ainda, até onde é conveniente ter essa população circulando. Trazendo essa discussão para o caso dos trens, esse meio de deslocamento apresenta uma grade de horários reduzida aos fins de semana, o que culmina em uma ausência desses habitantes em espaços e equipamentos culturais que ficam localizados em territórios como a Zona Sul, Barra da Tijuca e Centro.

Questiona-se então: por que a população da Zona Oeste (que é quem faz a engrenagem da cidade funcionar, já que são classe trabalhadora) não possui o mesmo direito fruir da cidade, incluindo os locais vendidos pelas estratégias de *city marketing*, enquanto regiões mais abastadas da cidade possuem livre acesso a esses ambientes? Perante essa situação, é possível compreender como “a sociedade capitalista desenraíza, exclui, para incluir, incluir de outro modo, segundo suas próprias regras, seguindo sua própria lógica” (MARTINS, 1997, p. 32).

4. A ETNOGRAFIA DO TREM: UMA PESQUISA DE CAMPO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO FERROVIÁRIO DA ZONA OESTE CARIOCA

Para tornar a experiência sobre o ramal Santa Cruz mais completa, optou-se pela realização de uma pesquisa de campo trazendo evidências que fundamentem a prática de inclusão perversa no transporte ferroviário do Rio de Janeiro. O método escolhido para a pesquisa foi a etnografia de observação, com o propósito de fazer o que Beaud e Weber (2007) exemplificam como “ir ver mais de perto a realidade social”. Realizada em 13 de abril de 2023 e partindo da estação de Santa Cruz, o propósito deste estudo foi realizar viagens analisando o cotidiano, o funcionamento do transporte e a população que o utiliza.

Enquanto pesquisadora e ex-usuária do ramal Santa Cruz, precisei adotar a prática do distanciamento, me inserindo como espectadora ao longo dos deslocamentos até a Central do Brasil. Apesar deste distanciamento, foi possível analisar a dinâmica de deslocamento de forma intrínseca porque essa era uma demanda particular minha, algo defendido por teóricos que se debruçam sobre a temática. “O que é importante é que tal questão venha de você; se for uma questão abordada por um docente em seus cursos, você deve apropriar-se dela. Ela deve

servir de eco de sua experiência, remeter, de alguma forma à sua história pessoal ou familiar, ao seu roteiro de vida” (BEAUD e WEBER, 2007, p. 28). E como o trem fez parte da minha rotina e ainda é a principal ferramenta de deslocamento de pessoas próximas a mim, encontrei neste trabalho também uma forma de contribuir, de alguma maneira, para a conscientização de quem vivencia a lógica da “inclusão perversa” nos trens da Supervia.

Para a realização da pesquisa, optou-se pela realização de viagens em diferentes horários, intercalando entre horários de pico e alternativos. Durante o horário de pico, os deslocamentos ocorrem em condições precárias, com intervalos espaçados e irregulares. Tudo isso resulta na superlotação de composições, fazendo com que passageiros se arrisquem para chegar a tempo em seus compromissos diários como trabalho, estudo, entre outros.

A dinâmica de embarque de passageiros neste horário também é bastante dificultosa, pois quem reside próximo do fim do ramal Santa Cruz normalmente consegue embarcar em melhores condições. Essa entrada nas composições começa a ficar estreita a partir da chegada do trem à Campo Grande, localizada a apenas sete estações de distância de Santa Cruz.

Figura 8 - Passageiros se arriscando para embarcar no trem no horário de pico



Fonte: A autora, 2023

Após a partida de Campo Grande, os passageiros que embarcam nas estações seguintes precisam se empurrar para conseguir entrar. A situação torna-se ainda mais complicada com a chegada à estação de Bangu. A partir de então, quem quiser embarcar ou se arrisca viajando nas portas em condições precárias ou aguarda a chegada de um novo trem. Conforme explicitado por Furtado (1988), “o adensamento populacional da Zona Oeste se concentrou em núcleos urbanos mais desenvolvidos” e um reflexo disso é o volume de passageiros que embarcam nas estações de Santa Cruz, Campo Grande e Realengo. Por serem munidas de outros meios de transporte, como vans e ônibus, elas são o encerramento da viagem de trem de muitos usuários, mas o início da jornada em outro transporte até em casa.

Quanto ao tempo de deslocamento de Santa Cruz até a Central do Brasil, este varia conforme o horário da viagem. No horário de pico, pela manhã, o trajeto chegou a duas horas de duração. É comum que neste período ocorram irregularidades no intervalo entre os trens, gerando assim uma superlotação das estações e, conseqüentemente, uma demora maior para a partida, já que os passageiros tentam se empurrar para garantir sua viagem sem ter que aguardar por uma próxima composição, que pode levar mais de 20 minutos para chegar.

Já fora do horário de pico, essas viagens tendem a ser mais curtas, mas nem sempre. Como os trens estão sujeitos a aguardar a sinalização para prosseguir o trajeto, é comum que as composições fiquem minutos parada com as portas abertas. Na minha segunda viagem com destino a Central do Brasil, parti da estação de Santa Cruz às 10h07 da manhã. Este é um horário mais “confortável”, já que é fora do horário de pico. Do vagão onde realizei minha observação, ainda haviam lugares disponíveis para realizar a viagem até a Central do Brasil. Todavia, esses lugares acabaram às 10h18, com a chegada do trem à Cosmos, terceira estação após a saída da estação Santa Cruz. Como esse é um horário onde não há tantos trabalhadores, existe uma rotatividade de lugares, afinal quem viaja neste horário nem sempre tem a Central do Brasil como destino final. Este trem chegou às 11h47, sem grandes impeditivos no que diz respeito a viagem. Além disso, os passageiros que viajaram neste horário, conseguem embarcar em uma condição menos degradante por conta desse volume menor de passageiros.

Outro ponto que merece destaque nesta observação diz respeito ao valor pago para viajar de trem. Em fevereiro de 2023, foi autorizado pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias

do Estado do Rio de Janeiro (Agetransp) o aumento no preço das passagens⁶, passando de R\$ 5 para R\$7,40. Esse é um fator que também evidencia a inclusão perversa nos trens, pois mesmo pagando um valor oneroso ao bolso da classe trabalhadora, os passageiros ainda precisam viajar em condições precárias. Para driblar o preço, foi instituído pelo Governo do Estado uma tarifa social, onde aqueles que cumprem os requisitos podem viajar pagando o valor antigo. Ainda assim, é questionável pagar R\$ 5 e receber um serviço tão insatisfatório no que se refere a mobilidade urbana.

4.1 Comportamentos predominantes entre os usuários

Além da desumanização no embarque e nas viagens, vista como uma evidência da inclusão perversa, os usuários do ramal Santa Cruz também possuem comportamentos específicos, algo moldado para lidar com a rotina desgastante de deslocamento. Um deles é a corrida para viajar sentado, presenciado com frequência no horário de pico de retorno para casa na estação Central do Brasil. Esta disputa pela volta sentado para casa, que pode levar mais de duas horas de viagem, faz com que os usuários se envolvam em brigas, assim como criem estratégias para tornar esse tempo mais agradável. É comum encontrar passageiros que levam consigo bancos para viajarem sentados sem depender de um assento do trem. Há também aqueles que sentam no chão das composições, apesar de essa ser uma prática vetada pela concessionária de trens do Rio de Janeiro.

É possível encontrar também pessoas que entram carregando seus pertences mais próximos do chão. Estes, quando encontram um local confortável para viajar, deixam suas mochilas e bolsas apoiados nos próprios pés. Isso acontece tanto para economizar “espaço”, já que com menos volume é possível comportar mais pessoas quanto por uma lógica de “sobrevivência”. Todos os trens possuem bagageiros, mas a superlotação não atende a essa demanda. É possível encontrar passageiros carregando seus pertences à frente do corpo, assim como, usuários sentados que se oferecem para carregar pertences daqueles que viajam de pé.

Figura 9 - Bagageiros do trem sem espaço no horário de pico

⁶ Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2023/01/6551434-agetransp-aprova-reajuste-de-tarifa-de-rs740-para-o-trem.html>. Acesso em 02 de junho de 2023.



Fonte: A autora, 2023

Observei também que, independentemente do horário que se embarca nos trens do ramal Santa Cruz, viajar sentado é encarado como privilégio. Por isso, não é incomum que passageiros não cedam seus lugares para grupos de prioridade. Em 2019, foi aprovada no Rio de Janeiro a Lei 8.415/19, que transforma todos os assentos de transporte público preferenciais. Na hora do *rush*, por exemplo, notei que é corriqueiro que usuários já entrem anunciando que são grupos prioritários a fim de encontrar quem ceda seu assento para viajar sentado. Foi possível perceber também que os usuários que não possuem interesse em dar seu lugar para o próximo costumam dormir, ou fingir dormir, para evitarem ser incomodados.

Essas foram apenas algumas das dinâmicas observadas no transporte público ferroviário do Rio de Janeiro. A reflexão que fica é a de que a classe trabalhadora que viaja no ramal Santa Cruz está incluída perversamente na dinâmica de fruição da capital. A invisibilidade gerada por uma política de planejamento urbano centenária, que incorporou como elemento central a valorização econômica de determinadas localidades, resultou em um processo de favelização de bairros situados na Zona Oeste do Rio de Janeiro. Tudo isso resulta em um aproveitamento precário de ocupação e uso, não só do solo, mas também da mobilidade urbana, afetando seu direito constitucional de ir e vir.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todos os apontamentos abordados neste artigo, pode-se concluir que a segregação socioespacial vivenciada pela Zona Oeste do Rio de Janeiro é, de fato, um exemplo de como a inclusão perversa pode ser observada também na mobilidade urbana. Apesar de o trem ser um meio de transporte ágil, existe a necessidade de alternativas que propiciem a essa população o acesso à cidade de maneira digna, seja pela linha férrea ou não.

Acessar as informações aqui reunidas desperta a compreensão de que as condições de viagem e embarque nas composições do ramal Santa Cruz não são apenas obra do sucateamento de um meio de transporte, mas sim a representação de uma sociedade capitalista onde territórios bem localizados são destinados a quem consegue pagar por eles.

Este debate recai sobre o direito à cidade, garantido no Estatuto da Cidade⁷, na Lei n.º 10.257/2001. O artigo 2, inciso II, versa sobre uma “gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano”. Esta obrigação garantida na Constituição Federal indicaria uma saída para a inclusão da população da Zona Oeste do Rio de Janeiro na cidade. No entanto, o que se observa é a arbitrariedade na aplicação de tais leis e a manutenção de uma estrutura desigual de ocupação e uso do solo.

Por fim, elucidar tais processos desiguais é de extrema relevância no sentido de tensionar tais estruturas de produção do espaço. Essa é uma reflexão importante pois coloca em destaque a lógica da inclusão perversa aplicada às políticas de mobilidade urbana assim como às políticas públicas de habitação promovidas no Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, André Nunes de. **A Reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana**. Rio de Janeiro: Revista Rio de Janeiro, (10), 39-79, 2003.

BEAUD, Stéphane; WEBER, Florence. **Guia para a pesquisa de campo: Produzir e analisar dados etnográficos**. Rio de Janeiro: Vozes, 2007.

BENCHIMOL, Jaime L. **Pereira Passos, um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de

⁷ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em 03 de junho de 2023.

Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

CARDOSO, Adauto Lucio. O programa Favela-Bairro: uma avaliação. **Seminário de Avaliação de Projetos**, 2002.

CARDOSO, Elizabeth Dezouart. A invenção da Zona Sul: Origens e difusão do topônimo Zona Sul na geografia carioca. **GEOgraphia**, v. 11, n. 22, p. 37-58, 8 fev. 2011.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril: Cortiços e epidemias na Corte Imperial**. São Paulo, Companhia das Letras: 1996.

CRUZ, Aline Rozenthal de Souza. Entre a superlotação dos trens e os investimentos no metropolitano: a revolta dos suburbanos na metrópole do Rio de Janeiro (1974-1978). **Revista GeoAmazônia**. Belém, v. 6, pp. 73-93, 2018.

DUTTON, Rafael Bomfim. **Estratégias e táticas nos trens da Supervia**. 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.17771/PUCRio.acad.20537>. Acesso em 4 de março de 2023.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O Rapto Ideológico Da Categoria Subúrbio: Rio de Janeiro 1858 - 1945**. Rio de Janeiro, 2011.

FURTADO, Fernanda. **O papel do transporte ferroviário na suburbanização da Zona Oeste**. 1988. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/handle/11422/7809?locale=es>. Acesso em 4 de março de 2023.

LEITAO, Gerônimo; DELECAVE, Jonas. O programa Morar Carioca: novos rumos na urbanização das favelas cariocas? **O Social em Questão**, v. 1, p. 265-284, 2013.

MARTINS, José de Souza. O falso problema da exclusão e o problema social da inclusão marginal. In: *Exclusão social e a nova desigualdade*. São Paulo: Paulus, 1997, pp. 25-38.

MATTOSO, R. **A estética do Subúrbio**. Rio de Janeiro, 2006.

MOISÉS, José Álvaro; MARTINEZ-ALIER, Verena. A Revolta dos Suburbanos ou 'Patrão, o trem atrasou?'. In: *Contradições urbanas e Movimentos sociais*. 2ª ed. Editora Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea. Rio de Janeiro, 1978.

MONTEIRO, Poliana; SÁNCHEZ, Fernanda; MACHADO, Ana Carolina; MOREIRA, Paula. Cartografias do Conflito Rio de Janeiro. In: *Cartografia Crítica do Deslegado Olímpico*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2019, pp. 84-93.

PECHMAN, Robert M. **A gênese do mercado urbano de terras, a produção de moradias e a formação dos subúrbios no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 1985.

SÁNCHEZ, Natália Padilha. **A invenção da Barra da Tijuca: a anticidade carioca**. Mackenzie.br, 2009. Disponível em: <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/26086>. Acesso em: 3 jun. 2023.

SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades na virada do século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de Sociologia e Política**. Vol. 16, pp.31-49, 2001.

SANTOS, L. S. dos. Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX. **Mneme - Revista de Humanidades**, [S. l.], v. 12, n. 30, 2011. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/mneme/article/view/1265>. Acesso em: 12 maio. 2023.

SILVA, Marcelo Penna da. O processo de urbanização carioca na 1ª República do Brasil no século XX: uma análise do processo de segregação social. **ESTAÇÃO CIENTÍFICA (UNIFAP)**, v. 8, 2018.

SILVA ALVES DE OLIVEIRA, M. A. Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro: entre o rural e o urbano. **ILUMINURAS**, Porto Alegre, v. 18, n. 45, 2017. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/iluminuras/article/view/79137>. Acesso em 4 de março de 2023.

SOUSA, Arthur Salaro de. **O papel do transporte ferroviário no desenvolvimento econômico: uma abordagem institucionalista e keynesiana**. São Bernardo do Campo, 2021.

VALLADARES, Licia do Prado. **Passa-se uma casa: análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.