

**QUEM NÃO TEM VISÃO BATE A CARA CONTRA O MURO: REFLEXÕES
SOBRE LAPSOS E BURACOS NOS SUBÚRBIOS FERROVIÁRIOS DO RIO DE
JANEIRO**

*THOSE WHO HAVE NO VISION HIT THEIR FACES AGAINST THE WALL: THOUGHTS
ABOUT GAPS AND HOLES IN THE RAILWAY SUBURBS OF RIO DE JANEIRO*

Sergio Felipe Henriques

Mestrando em Arquitetura, PROARQ/UFRJ, Brasil
sergio.abreu@fau.ufrj.br

RESUMO

As linhas férreas nos subúrbios da região metropolitana do Rio de Janeiro ordenam funcional e socialmente seus territórios, fato reforçado por seus muros que atuam como limites ou fronteiras e os segregam entre lados “de lá” e “de cá”. Nesse contexto, investigam-se locais com passados violados por linhas férreas muradas onde a continuidade de eixos importantes para a experiência de bairro foi interrompida com a passagem do trem. Esses locais são chamados neste trabalho de lapsos. Como reações subversivas em resposta aos transtornos causados por eles e à ausência do poder público em solucioná-los, enfatizam-se os buracos, travessias clandestinas sobre os trilhos criadas, usadas e mantidas por suburbanos. Os buracos desconstruem a natureza divisora dos muros ferroviários e revelam relações dinâmicas entre corpos e morfologia urbana que recursos predominantes de domínio e representação das paisagens, como mapas, não são capazes de captar. Por isso, opta-se pela fotografia como método de leitura paisagística que captura essas relações identificadas em experiências *com* as paisagens. Essas experiências ocorreram através de derivas em bairros ferroviários no município do Rio de Janeiro. A abordagem qualitativa etnográfica utilizada neste trabalho é amparada pelo modo desviante de ver paisagístico de Jacques e Britto em oposição a um modo categórico de Lynch e Jacobs.

PALAVRAS-CHAVE: Muros ferroviários. Lapsos ferroviários. Buracos ferroviários.

SUMMARY

The railway lines in the suburbs of the metropolitan region of Rio de Janeiro functionally and socially organize their territories, a fact strengthened by their walls, which act as limits or borders and segregate the territories into "here" and "there" sides. In this context, this article investigates places which pasts have been violated by walled railway lines where the continuity of important axes for the neighborhood experience was interrupted by the presence of the train. These places are called "lapses" in this article. As subversive reactions in response to the inconvenience caused by them and the absence of public authorities to solve them, this article also investigates clandestine crossings over the tracks conceived, used and maintained by suburbanites and known by them as "holes". Railway holes deconstruct the divisive nature of the railway walls and reveal dynamic relationships between bodies and urban morphology that the predominant resources for mastering and representing landscapes, such as maps, are unable to capture. For this reason, photography was chosen as a method of landscape reading that captures these relationships identified in experiences with landscapes. These experiences occurred through drifts in railway neighborhoods in the city of Rio de Janeiro. The qualitative ethnographic approach used in this article is supported by Jacques and Britto's deviant way of seeing landscapes, in opposition to a Lynch and Jacobs' categorical way.

KEYWORDS: Railway walls. Railway lapses. Railway holes.

1 INTRODUÇÃO

Por volta de 1870 até o início do século XX, as linhas férreas do antigo Distrito Federal, atual município do Rio de Janeiro, menos tecnológicas e com fluxo mais baixo de passageiros, eram quase todas integradas ao arranjo urbano e às relações de ocupação, inclusive com livre circulação de pessoas sobre elas (LINS, 2010). Conforme a rede ferroviária era aperfeiçoada, suas linhas foram sendo isoladas com bloqueios gradeados por motivos operacionais e de segurança à proporção que os trens adquiriam mais velocidade. Desde a eletrificação da rede na década de 1950, os gradis, que não bloqueavam a visão entre os lados das linhas férreas, foram sendo substituídos por muros altos. Embora evitem atropelamentos, os muros ferroviários instituíram extensas e contínuas barreiras que se tornaram símbolos da segregação espacial interbairros nos subúrbios no Rio de Janeiro provocada pela presença do trem (LINS, 2010). No entanto, suburbanos não estão completamente reféns do fracionamento de seus bairros por linhas férreas muradas e criam formas de viver apesar dele. É a partir desta observação que este trabalho se desenvolve sustentado na hipótese de que afetos suburbanos identitários e resistentes perante uma sociogeografia desigual no Rio de Janeiro incorporam e ressignificam seus elementos morfológicos. Foca-se em afetos manifestados coletivamente em paisagens suburbanas ferroviárias e na incorporação e ressignificação de seus muros.

As paisagens são linguagens, acontecimentos, movimentos e complexidades para além das dicotomias dos seus diagnósticos sistemáticos: urbano e rural, cheio e vazio, público e privado, etc. O dinamismo das camadas que estão entre essas dicotomias, como ações moleculares (DELEUZE; GUATTARI, 2012), não é expressado nos meios hegemônicos de representação dos elementos das paisagens nos campos da arquitetura e do urbanismo, como mapas, plantas baixas, cortes e ortofotos. A molecularidade da vida cotidiana, segundo Deleuze e Guattari (2012), está em práticas individuais ou coletivas fluídas, espontâneas e transformadoras, capazes de desafiar as estruturas molares. Esta molaridade retrata formas rígidas e centralizadas de controle que homogeneizam as sociedades. Nesse sentido, Ribeiro (2016, p. 32) se refere a representação como “uma entidade de ordem molar, que carrega em si a capacidade de estratificar, enrijecer vetores e definições, propor uma condição padronizadora de fazer o todo se igualar ao uno”. Por isso, a maneira com a qual este trabalho se propõe a superar tal ordem molar, potencializando ações moleculares de afeto corpo-paisagem, é atuando sobre vestígios do que ocorre entre relações molares dicotômicas “para identificar a capacidade [...] de resistência a processos homogeneizantes de configuração espacial, e verificar singularidades identitárias [...] através da construção de novos modos de ação e interação revertidos nas formas urbanas” (MATTOSO, 2019, p. 1). Assim, busca-se desconstruir uma leitura simplista da forma urbana muro ferroviário, associada à sua natureza divisora, a fim de revelar marcas que escapam dos meios limitantes de domínio e representação dela.

Este trabalho é estruturado em dois blocos principais. O primeiro, intitulado “muros repressores”, dedica-se à influência das linhas férreas muradas na organização territorial suburbana do Rio de Janeiro, sobretudo a sua capacidade de restringir aspectos da vida cotidiana associada. Enfatizam-se locais com passados violados por linhas férreas muradas onde a continuidade de eixos importantes para a experiência de bairro foi interrompida com a passagem do trem. Esses locais negligenciados por forças molares são chamados neste trabalho

de lapsos. O segundo bloco, intitulado “muros superados”, dedica-se aos buracos, passagens ilegais sobre os trilhos criadas, usadas e mantidas por moradores afetados por lapsos. Entende-se que muros ferroviários nos subúrbios do Rio de Janeiro são mais do que elementos morfológicos estáveis das suas paisagens, mas causas de onde partem complexas relações de corpos suburbanos com elas. Essas relações dinâmicas moleculares, ausentes dos meios predominantes de domínio e representação paisagísticos, também fazem paisagens.

2 METODOLOGIA

A leitura dos muros ferroviários é amparada em registros fotográficos resultantes de derivas. Destaca-se a participação de Lígia Magalhães cujas fotografias deste trabalho são de sua autoria. Inspirados nas derivas dos situacionistas que se permitiam ser movidos pelas paisagens sem qualquer hierarquia através da prática do caminhar errático essencialmente visual e sensorial, lançamo-nos de forma despreziosa em alguns bairros suburbanos das zonas norte e oeste do município do Rio de Janeiro em busca de muros ferroviários. O objetivo era o de pensamento que surge não só das paisagens, mas *com* as paisagens. Ela nos afetou e os afetos foram registrados. A fotografia é, portanto, recurso metodológico de representação paisagística capaz de captar camadas dinâmicas ausentes dos recursos predominantes, como mapas. Ela é fonte de percepções sensíveis.

A partir das derivas realizadas, um trecho do bairro de Pilares, na zona norte, e outro na divisa dos bairros de Padre Miguel e Realengo, na zona oeste, foram elegidos para estudos de caso.

A investigação teórica dos lapsos e buracos incorpora o modo desviante de ver paisagístico de Jacques e Britto (2010; 2008) em oposição a um modo categórico de Lynch (2011) e Jacobs (2009).

3 MUROS REPRESSORES: OS LAPSOS

A SuperVia é a concessionária que desde 1998 até o tempo deste texto tem a concessão para a atividade comercial e de manutenção da rede de trens da região metropolitana do Rio de Janeiro¹. Ela gerencia aproximadamente 270 km lineares de trilhos. Se fosse traçada uma reta ligando a extremidade oeste do município do Rio de Janeiro, na ponta da Zona Industrial do bairro de Santa Cruz, até a Praça Mauá, um local turístico em destaque no bairro do Centro, dividindo o município em hemisférios norte e sul, seria necessário percorrer quase cinco vezes essa reta para alcançar a extensão da rede metropolitana de trens. Em um plano hipotético simplista para fins exemplificativos, desconsiderando topografia e os complexos pretextos políticos e econômicos das trajetórias de ocupação humana, se essa reta fosse representada por uma primeira linha férrea que viria a ser isolada por muros, é possível imaginar uma variante do município do Rio de Janeiro cuja evolução morfológica penderia para dois segmentos urbanos distintos em termos administrativos e econômicos e, sobretudo, sociais. O

¹ Também chamada de Grande Rio, é composta de 22 municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, Queimados, Seropédica, São Gonçalo, São João de Meriti, Tanguá, Cachoeiras de Macacu, Rio Bonito e Rio de Janeiro.

hemisfério sul desse Rio de Janeiro seria lugar das camadas mais favorecidas da população onde a proximidade com as praias e grandes centros comerciais, de serviço e financeiros constituiriam privilégios ausentes, na mesma escala, no hemisfério norte, onde as baixas camadas cariocas teriam seu lugar de moradia. No norte, a função econômica, quando não concentrada no subcentro de Santa Cruz, estaria adaptada às dinâmicas locais e, por isso, com pouco valor quantitativo na oferta de emprego comparado à demanda exigida no sul que, por sinal, seria suprida pela massa nortista. Esta teria que diariamente ultrapassar a fronteira férrea nas viagens casa-trabalho e trabalho-casa. O município do Rio de Janeiro estaria fragmentado em dois lados bem definidos que se distinguiriam pelo valor econômico e imobiliário da terra e pelo discernimento das formas urbanas correspondentes aos seus usos predominantes e efeitos estéticos e funcionais nos ambientes. Seria observado um claro zoneamento submisso à linha férrea.

Apesar da hipótese parecer dramática, ela mostra como um elemento da morfologia urbana com grande capacidade divisora pode ser usado como referência para definir o funcionamento de uma região. Ao supor o corte do município em dois lados, as consequências previstas, que podem até soar distópicas, tornam-se mais evidentes e ofensivas sob a ótica urbana e social por conta da escala. Entretanto, pelo menos 57 bairros² suburbanos cariocas são efetivamente cortados por linhas férreas muradas, muitos deles divididos ao meio, derivando bairros distintos na percepção coletiva, inclusive em termos classicistas. Por esse motivo, a leitura das zonas norte e oeste do município do Rio de Janeiro precisa considerar as linhas da SuperVia que as rompem em lados que desenvolvem experiências urbanas diferentes ou opostas. Em escala metropolitana, estima-se que 75%³ da extensão das linhas férreas é murada em pelo menos um lado. É inegável a imensa influência do trem e dos seus muros na organização dos subúrbios ferroviários no Rio de Janeiro.

Quando fragmentam um bairro em duas ou mais partes e, por consequência, dificultam a comunicação entre elas, as linhas férreas muradas geram bairros não mapeados pela administração pública, mas reconhecidos pelos moradores e presentes na linguagem local e geografia mental. Essa leitura de bairro desvinculada dos seus contornos políticos-administrativos e marcada por uma identificação visual, alcançável por uma identidade formal de natureza estética, funcional ou simbólica, já foi discutida por alguns autores, como Lynch (2011). Em 1960, ele examinou como os habitantes de três cidades norte-americanas percebiam

² Dado de autoria do autor coletado através de análise de mapas (2022). Foram considerados os traçados dos ramais da SuperVia e os contornos político-administrativos segundo o aplicativo Bairros Cariocas do Instituto Pereira Passos (IPP). Os bairros em questão são os seguintes: na zona norte, Anchieta, Ricardo de Albuquerque, Marechal Hermes, Bento Ribeiro, Oswaldo Cruz, Madureira, Cascadura, Quintino Bocaiúva, Piedade, Encantado, Engenho de Dentro, Todos os Santos, Méier, Engenho Novo, Sampaio, Riachuelo, Rocha, São Francisco Xavier, Praça da Bandeira, Pavuna, Costa Barros, Barros Filho, Honório Gurgel, Rocha Miranda, Turiaçú, Engenheiro Leal, Cavalcanti, Tomás Coelho, Pilares, Del Castilho, Maria da Graça, Jacarezinho, Benfica, Manguinhos, Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Penha Circular, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas e Vigário Geral; na zona oeste, Santa Cruz, Paciência, Cosmos, Inhoaíba, Campo Grande, Senador Vasconcelos, Santíssimo, Senador Camará, Bangu, Padre Miguel, Realengo, Magalhães Bastos, Vila Militar e Deodoro.

³ Dado de autoria do autor coletado através de análise de mapas (2022). Foram identificados os seguintes traçados predominantemente livres de muros: trecho entre a estação Japeri e o limite do bairro Eng. Pedreira (cerca de 5 km); trecho entre a estação Gramacho e a altura da refinaria Reduc da Petrobrás (cerca de 3,5 km); extensão Paracambi (cerca de 8 km) do ramal Japeri da SuperVia e as extensões Vila Inhomirim (cerca de 15 km) e Guapimirim (cerca de 40 km) do ramal Saracuruna da SuperVia, somando aproximadamente 71,5 km lineares, apenas 25% da extensão total da rede ferroviária metropolitana.

os ambientes construídos na época e identificou os elementos da morfologia urbana mais utilizados para se identificar e se orientar nelas. Um desses elementos são os limites (*edges*) cuja descrição de Lynch é categoricamente compatível com os muros ferroviários suburbanos:

[...] fronteiras entre duas partes, interrupções lineares na continuidade, [...] cortes do caminho-de-ferro, paredes [...], barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras, [...] costuras, linhas ao longo das quais regiões se relacionam e encontram, [...] uma relevante característica organizadora. (LYNCH, 2011, p. 58).

O que mais importa para a vida associada cotidiana são os aspectos dos lugares que os diferenciam de outros, não suas áreas de planejamento, regiões administrativas e demais contornos oficiais. Nesse sentido, o aspecto do corte de bairros por linhas férreas muradas em partes entendidas como pertencentes a bairros distintos é marcante e motivo de tantos suburbanos não saberem com precisão onde moram. Isso ocorre porque as partes, cuja conexão entre elas é deficiente, frequentemente se desenvolvem de modo contrastante em termos funcionais e/ou sociais e, logo, práticos e fisionômicos. Origina-se, daí, o fenômeno linguístico do “lado de lá” e do “lado de cá”, códigos tão enraizados na comunicação dos suburbanos por motivos intuitivos derivados da natureza divisora dos muros ferroviários que eles nomeiam as partes: “eu moro no lado de cá/lá de Brás de Pina”.

Por costumarem se relacionar mais ou apenas com o lado onde moram, é comum suburbanos desconhecerem a totalidade de equipamentos de serviço e lazer, públicos ou privados, e opções de comércio oferecidos nos seus bairros. Na ausência de algum deles no lado “assumido”, preferem procurá-lo nos bairros vizinhos sem ter que atravessar a linha férrea. Isso resulta em uma ideia de fusão dos mesmos lados de bairros contíguos. Geralmente o “lá” do “lado de lá” remete a um lugar longe demais, mais imaginado que ocupado por quem é do “lado de cá” e evitado por razões estritamente cômodas.

Assim sendo, pode-se afirmar que, tratando-se dos subúrbios cariocas ferroviários, há duas cartografias em disputa: a político-administrativa, oficial e funcionalista, e a popular mental, não-oficial e espontânea, sujeita ao trem e seus muros-limites.

As interrupções na continuidade de eixos de cidades provocadas por linhas férreas muradas são notórias nos seus desenhos. No Rio de Janeiro, quando a malha suburbana começava a tomar forma na segunda metade do século XIX, “no conjunto de ruas de um bairro, poucas atravessavam a linha do trem. Somente a cruzavam aquelas vias estruturadoras, os caminhos que ligavam bairros distantes” (LINS, 2010, p. 150). Tais bairros tiveram as estações de trem como polos estruturadores, fato impresso nos seus desenhos através dos arruamentos conforme descreve Mattoso (2009):

Cada bairro acaba por ter ao menos uma saída principal para a linha férrea, tendo seu padrão de crescimento limitado entre a estrada de ferro a sua frente e os bairros vizinhos, que também limitam seu crescimento tanto para a direita, quanto para a esquerda, restando apenas um formato de crescimento paralelo à linha do Trem, que parte das margens da estação, em muitos casos, e dá nome aos bairros, seguindo um modelo de crescimento retangular. (MATTOSO, 2009, p. 89)

Porém, nos casos de bairros ferroviários que não nasceram a partir das suas estações onde interrupções na continuidade de eixos foram provocadas pela posterior passagem do trem,

são frequentes ruas sem saída que culminam nos seus muros, antes deles usadas para unir locais que hoje pertencem a lados distintos. Esses locais podem ser pontos de encontro como praças ou esquinas que no passado pertenciam a ruas ainda não violadas pelo trem. Não é por acaso que tais ruas são escolhidas para a implantação de travessias, sejam passarelas, passagens subterrâneas ou viadutos/pontes, por preservarem a vocação de conexão entre os lados.

Os locais com passados violados por linhas férreas muradas são chamados neste trabalho de lapsos. Como estudos de caso, investigam-se dois trechos de bairros com lapsos seguidos em recortes lineares curtos dos traçados de trem. Um dos trechos é o do bairro de Pilares, na zona norte, referente ao ramal Belford Roxo da SuperVia, entre as ruas Soares Meireles e Luis de Castro. São quatro significativos lapsos em cerca de 550 m lineares de trilhos (Figura 1). Outro trecho é o da divisa dos bairros de Padre Miguel e Realengo, na zona oeste, referente ao ramal Santa Cruz da SuperVia, entre a rua do Imperador no lado sul ou Barão do Triunfo no lado norte (o eixo é o mesmo) e a rua Piraquara. No mesmo recorte linear, outros três lapsos (Figura 2). Surpreende imaginar a quantidade deles ao longo dos 270 km de extensão das linhas férreas na região metropolitana do Rio de Janeiro. Essas descontinuidades de eixos da cidade formal são facilmente identificadas tanto através da visão aérea como através da experiência do caminhar.

Figura 1 – Lapsos em Pilares, Rio de Janeiro, RJ.



Fonte: Sergio Felipe Henriques, 2022.

Figura 2 – Lapsos em Padre Miguel/Realengo, Rio de Janeiro, RJ.



Fonte: Sergio Felipe Henriques, 2022.

Figura 3 (Direita) – Lapso da rua Heleodora, Pilares, Rio de Janeiro, RJ. Figura 4 (Esquerda) – Lapso da rua do Imperador, Realengo, Rio de Janeiro, RJ.



Fonte: Lígia Magalhães, 2022.

Vale citar que há uma tendência de as linhas férreas muradas operarem como critérios para segmentar territorialmente classes sociais diferentes. Ao investigar o contexto dos lapsos no trecho de Padre Miguel/Realengo, por exemplo, constata-se que o lado sul é habitado por classes sociais de rendas mais elevadas, tendo inclusive um segmento do bairro de Padre Miguel chamado Parque Leopoldina que é apelidado “zona sul⁴ de Bangu” (os bairros do entorno de Bangu, como o de Padre Miguel, são agrupados no que se conhece como a Grande Bangu), em contraste com o lado norte caracterizado pela imagem estigmatizada de uma série de conjuntos habitacionais e da favela da Vila Vintém. Essas realidades díspares não pertencem de forma

⁴ A zona sul é uma pequena porção litorânea do município do Rio de Janeiro associada a classes sociais mais abastadas.

rígida aos seus lados exclusivamente. Há, sem dúvida, mistura de classes em um mesmo lado. O que se percebe, porém, são padrões de dominância de camadas de classe média em cada lado das dezenas de bairros suburbanos divididos por linhas férreas muradas.

O entendimento dos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro está em função do trem e da influência visível dos seus muros, o que lhes confere destaque. Apesar disso, por agirem como extensas fronteiras, eles frequentemente desestimulam a apropriação dinâmica dos seus entornos imediatos. Jacobs (2009, p. 295) entendeu essa condição paradoxal das fronteiras ao afirmar que elas “são quase sempre vistas como passivas, ou pura e simplesmente como limites. No entanto, [...] exercem uma influência ativa”. Dessa forma, os muros ferroviários são referências incontestáveis na malha suburbana, como a centralidade de uma praça, mas também inibidores de uma urbanidade vívida, com diversidade de usos, sobretudo econômicos. Ao dissertar sobre os efeitos de desconstrução e deterioração dos ambientes públicos pelas fronteiras, Jacobs (2009) explica que essa urbanidade vívida é diretamente proporcional à presença humana. Porém, a baixa atratividade de tantos ambientes ligados aos muros ferroviários, que em muitos casos são paralelos a vias de trânsito rápido ou expresso, torna-os sem uso. O porte regulador autoritário e a inflexibilidade funcional dos muros, somado ao caráter anti-humano das vias próximas ou praticamente emendadas neles, fazem sobrar ambientes intimidadores e calçadas pouco largas ou estreitíssimas que afastam as pessoas.

Entretanto, a situação frágil e estéril dos ambientes ligados aos muros urbanos prevista por Jacobs (2009) e Lynch (2011) não pode ser generalizada. A generalização, por sinal, é uma ação molar (DELEUZE; GUATTARI, 2012) a qual este trabalho busca superar. Os próprios autores afirmam que as fronteiras “tendem [...] a formar hiatos de uso em suas redondezas” (JACOBS, 2009, p. 297) e que “os limites são [...] normalmente, mas não sempre, as fronteiras entre duas áreas de espécies diferentes” (LYNH, 2011, p. 73). Logo, eles versam sobre os efeitos degenerativos das fronteiras ou limites nas cidades como predisposições, não como verdades asseguradas. Nessa perspectiva, a categorização somente, uma decisão de ordem molar (DELEUZE; GUATTARI, 2012), simplificadora e de controle, do elemento urbano muro ferroviário como fronteira ou limite se mostra insuficiente para a análise factual das paisagens ferroviárias suburbanas do Rio de Janeiro porque oculta complexidades inerentes a elas. Para uma devida leitura paisagística, não basta categorizar seus elementos morfológicos, mas captar o que escapa dessas categorizações enrijecidas, suas exceções ou ações moleculares (DELEUZE; GUATTARI, 2012) capazes de desconstruí-las. Em vista disso, distanciando-se da leitura bidimensional dos mapas apresentados (Figuras 1 e 2), ambos os estudos de caso de lapsos apresentam relações de urbanidade vívida ligadas aos muros ferroviários, inclusive econômicas locais. As reações de enfrentamento com a natureza divisora deles são dados que os mapas, imparciais, inertes e indiferentes aos afetos humanos, não mostram. Esses dados são do campo da experiência com as paisagens.

4 MUROS SUPERADOS: OS BURACOS

“Quem não tem visão bate a cara contra o muro”, escreveram Raul Seixas e Paulo Coelho em 1974. A música Como Vovó Já Dizia destaca o verso “quem não tem colírio usa óculos escuros” que, diante das divergências sobre as possibilidades de seu significado, pode ser

comparável com o ditado popular “quem não tem cão caça com gato” que expressa a ideia do improvisado em caso de falta de instrumentos adequados para solucionar um problema.

A criação de passagens ilegais sobre os trilhos por moradores de bairros ferroviários dos subúrbios do Rio de Janeiro, geralmente chamados por eles de buracos, é a forma mais concreta de confrontar os muros-limites-fronteiras das linhas férreas e reagir contra a ausência do poder público em solucionar os transtornos causados por eles. A presença dos buracos na rotina de suburbanos de diversos bairros é bem significativa e, partindo da leitura paisagística de Jacques (2010), aborda o complexo vínculo entre corpos suburbanos e a morfologia dos subúrbios.

Figura 5 (Direita) – Buraco da rua Lomas Valentinas, Realengo, Rio de Janeiro, RJ. Figura 6 (Esquerda) – Buraco da rua Luis de Castro, Pílares, Rio de Janeiro, RJ.



Fonte: Lígia Magalhães, 2022.

Observa-se uma conduta suburbana frente aos trilhos do trem que não os encara como perigosos, mas como elementos íntimos da cidade. É indispensável ser afetado pelos muros como obstáculos e ter que chegar a pé até o “lado de lá” diariamente para validar os buracos. A presença deles também revela o insucesso das passarelas como recurso de travessia das linhas férreas. Segundo o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), os pedestres têm prioridade sobre toda e qualquer obra viária nas cidades. Seria interessante se essa prioridade se refletisse em soluções que facilitam a mobilidade, compatíveis com a acessibilidade universal e a prática agradável do caminhar. No entanto, as passagens subterrâneas ou pontes, recursos mais viáveis do ponto de vista dos pedestres, são raras. Predominam nos subúrbios do Rio de Janeiro as convencionais passarelas. Muitas pessoas sustentam conflitos com esse modelo ultrapassado, especialmente as com mobilidade reduzida, portadores de necessidades especiais, cadeirantes, idosos, usuários de bicicleta ou apenas quem deseja chegar mais rápido até o outro lado. No trecho de Padre Miguel/Realengo, a passarela não acessível (a maioria delas são constituídas de escadas) e razoavelmente conservada que conecta os lados da rua Piraquara não é vista diferente dos muros: também é obstáculo (Figura 8). De fato, não é atrativo prolongar o percurso e o esforço para fazê-lo a fim de vencer uma distância de cerca de 20 m quando não há sinal de trem, o que é frequente pois os intervalos entre eles são longos.

“Buraco que dá acesso a trilhos da SuperVia é reaberto horas após concessionária fazer obra para fechá-lo” (BURACO, 2017) foi manchete do G1 Rio em dezembro de 2017. Por um lado, a SuperVia alerta sobre os riscos à segurança dos pedestres em trafegar sobre as linhas férreas. Por outro, diante da clara incapacidade de contê-lo, há falta de investimentos em melhoria do sistema ferroviário para que ele se adeque às realidades suburbanas. Em 2017,

foram identificados cerca de 180 acessos clandestinos (BURACO, 2017). Não obstante, são poucas as ocorrências de atropelamentos relacionados a eles se comparadas com a multidão metropolitana do Rio de Janeiro que diariamente trafega sobre suas linhas férreas. Em uma das derivas realizadas para este trabalho, durante 40 minutos de observação do buraco da rua Lomas Valentinas, em Realengo (Figura 5), entre 11h10 e 12h50 de uma terça-feira, foram contabilizadas 68 pessoas atravessando a linha férrea e 7 trens nos dois sentidos. Dados do Instituto de Segurança Pública (ISP) mostram que, em uma década, entre 2011 e 2021, 409 pessoas morreram atropeladas por trens nos municípios atendidos pela SuperVia, sendo 1/3 dos casos ocorridos nas estações (SAMPAIO, 2021), justamente onde a concessionária deveria ter mais facilidade para evitá-los.

Apesar da mídia tratar os buracos como depredações, a maioria deles serve para facilitar o atravessamento entre os lados “de lá” e “de cá”. Há, entretanto, quem os utilize para “dar calote”, isto é, chegar até as estações sem ter que pagar a tarifa do trem. Qualquer ação que vise reduzir tal prática parece ineficaz, inclusive o fechamento dos buracos. Há nesse contexto um claro conflito entre os interesses públicos e privados. A partir da perspectiva de Jacques (2010), enquanto a SuperVia pacifica esse conflito, ocultando os buracos, o morador resiste, tornando-os visíveis.

Nem a aparência degradante desses cruzamentos clandestinos desestimula a ocupação deles. Em muitos casos, na verdade, as ambiências são bastante familiares e despertam inventividade. Eles são lugares de encontro, cooperação e produção econômica. Em Pilares, no buraco da rua Soares Meireles (Figura 7), enquanto capturava com a câmera fotográfica as dezenas de corpos passantes sobre a linha férrea, Lígia esbarrou com um carteiro. Já no buraco da rua Luis de Castro, um desconhecido que vinha do “lado de lá” ajudou uma mãe a carregar o carrinho do seu bebê. Em Realengo, o curto trecho do lado sul da rua Piraquara, cuja serventia para o entorno se dá por causa do seu buraco, parece um centro comercial (Figura 8). Há um ponto de mototáxi, de conserto de bicicletas, de hortifruti com feirinha a dois reais e de venda de capas de celulares, biscoitos e bebidas.

Figura 7 (Direita) – Buraco da rua Soares Meireles, Pilares, Rio de Janeiro, RJ. Figura 8 (Esquerda) – Buraco da rua Piraquara, Realengo, Rio de Janeiro, RJ.



Fonte: Lígia Magalhães, 2022.

Jacques (2010) utiliza a conceituação de Santos (1996) de espaços opacos (subalternizados, carentes de infraestrutura, mas inventivos) e espaços luminosos (influentes, com boa infraestrutura, mas asseptizados) para exaltar “a vitalidade e intensidade da vida pública das áreas mais populares ou informais das cidades” (JACQUES, 2010, p. 108). Há um

dilema que reside na complexidade dicotômica da opacidade de ambientes públicos e da tendência a sua luminosidade. Nesse sentido, a ressignificação dos lapsos e a inventividade dos buracos

[...] ganham visibilidade por negação, exatamente por sua exclusão dos holofotes do processo globalizado de pacificação dos espaços públicos [...] que é um dos maiores responsáveis tanto pelo empobrecimento atual das experiências corporais no espaço público quanto pela negação dos conflitos e dissensos nestes espaços e, sobretudo, pelas tentativas de ocultamento, redução ou eliminação da vitalidade popular dos espaços opacos das cidades, que dentro da lógica espetacular devem ser devidamente ordenados, asseptizados e gentrificados pelos projetos urbanos de “revitalização”, para que estes também se tornem espaços luminosos, midiáticos e espetaculares. (JACQUES, 2010, p. 108)

As complexidades do elo corpo-cidade, os conflitos intrínsecos a ele e a vivacidade de locais não midiáticos ou não espetaculares são as questões fundamentais para a busca do que Jacques (2010) chama de micro-resistências aos processos de pacificação dos ambientes públicos. O buraco é um relevante exemplo de micro-resistência já que, como visto, abarca todas essas questões.

Os buracos se dão através de uma prática coletiva “desviatória dos espaços públicos, ou seja, nos seus usos conflituosos e dissensuais (...) que contrariam os usos que foram planejados” (JACQUES, 2010, p. 110), o que faz Jacques conceituar profana tal prática. Embora ela trabalhe a ideia de profanação dos ambientes públicos de Agamben (2007) com enfoque nos casos luminosos (SANTOS, 1996), no sentido de dessacralizá-los, de expulsá-los do campo do consumo midiático e do espetáculo, onde definitivamente os buracos não estão (eles estão no campo da ausência do poder público, dos espaços opacos [SANTOS, 1996]), pode-se debater, a partir da mesma ideia, a profanação do elemento morfológico urbano muro ferroviário, afinal não haveria buracos se não houvesse muros.

Daqui em diante, é essencial encarar os buracos não apenas como aberturas nos muros ferroviários, fragmentos da morfologia urbana em contextos de lapsos, mas como a busca por uma travessia facilitada. A ação molecular (DELEUZE; GUATTARI, 2012) de quebrar os muros em prol de um interesse comum também compreende os buracos, isto é, eles são fenômenos, não só lugares. Executá-la implica em infringir a sequela segregadora da intenção para a qual os muros ferroviários foram implantados, em tirá-los da alçada de rompimento com a comunicação entre pelo menos dois pontos na cidade. Fazer buracos significa profanar os muros-limites-fronteiras do trem.

Para os poderes hegemônicos, a SuperVia e o Governo do Estado do Rio de Janeiro⁵, os buracos são ilegítimos e devem ser combatidos. Para os moradores criadores, usuários e mantenedores deles, os buracos são indispensáveis para o devido funcionamento de eixos conectores de seus bairros e, por isso, recursos insurgentes de sobrevivência.

É onde sobra que suburbanos criam praças, campos de futebol e fazem blocos de carnaval, bailes funk e rodas de samba. Eles reinventam espontaneamente a cidade. O viaduto se torna cobertura para o charme, a rua ou o terreno baldio um pipódromo, a calçada a extensão

⁵ De acordo com o contrato de concessão da rede ferroviária da região metropolitana do Rio de Janeiro no tempo deste texto, a responsabilidade da construção e manutenção de viadutos, passarelas ou passagens subterrâneas que cruzam as linhas férreas cabe ao poder concedente. Neste caso, a administração estadual. Os investimentos nesses equipamentos, porém, são deficientes.

do quintal e as linhas férreas travessia. O Rio de Janeiro desigual ativa a força inventiva de sobrevivência dos suburbanos que não acata regras ou protocolos.

Convém dizer que não há neste trabalho a pretensão de romantizar a precariedade. Contudo, o improviso ou a gambiarra dos buracos nos subúrbios do Rio de Janeiro é um recurso astuto de ler os atalhos das suas paisagens ferroviárias, profanando os limites ou fronteiras do trem para que seja oferecida uma solução, ainda que precarizada, de um afeto comum negligenciado pelos poderes hegemônicos: a dificuldade de se atravessar linhas férreas muradas. Trata-se de uma visão de quem não quer bater a cara contra o muro, parafraseando o verso de Raul Seixas e Paulo Coelho, ilustrada por Ribeiro (2016):

Como um drible feito à Bangu⁶, ou a base do partido-alto, ele demonstra que é viável e legítimo escapar da perspectiva do controle de um modelo de cidade que é projetada de cima para baixo. No improviso, podemos criar algumas ressignificações que florescem no campo do vivido e que com o tempo podem afetar o campo do construído. [...] Cremos [...] que habitam na cidade experiências urbanas que conseguem caminhar para além dos modelos impostos pelas forças de poder. (RIBEIRO, 2016, p. 193)

Os buracos são temas do direito à cidade e ainda assim a prática é tida por tantos como vandalismo, roubo e incivilização, termos típicos da esfera de agentes pacificadores (JACQUES, 2010). Embora pacificação e resistência pareçam esferas coexistentes antagônicas, Jacques (2010) defende que elas devem ser entendidas como interdependentes. Pacificar e resistir, portanto, são ações molares e moleculares (DELEUZE; GUATTARI, 2012), respectivamente, que se tensionam nas cidades. Por essa razão, os buracos são zonas de tensão (JACQUES, 2010) entre o modo de *se fazer travessia* sobre as linhas férreas por suburbanos e o de discriminá-los pelas administrações pública, representada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, e privada, representada pela SuperVia.

Destaca-se que suburbanos *se fazem travessia* porque são os seus corpos em movimento os responsáveis pela existência dos buracos, desde a derrubada de partes dos muros até o ato de percorrer o intervalo entre os lados “de lá” e “de cá”. A partir da produção crítica ao declínio da experiência corporal nas cidades contemporâneas decorrente da negação, ocultamento, redução e até eliminação dos seus conflitos, Britto e Jacques (2008) lançam o conceito de corpocidade, uma interdependência entre a vivência de cidade e a origem e renovação dos seus ambientes. Dessa forma, os corpos experimentam as cidades e elas reagem a essas experimentações também como corpos e vice-versa: as cidades se encarnam. A experiência de travessia clandestina sobre os trilhos suburbanos está absolutamente ligada aos corpos que são tanto os que percorrem esses ambientes opacos (SANTOS, 1996) como os que os originam e os renovam. Em vista disso, a cartografia suburbana mental, não-oficial e espontânea, sujeita ao trem e seus muros, em conflito com a política-administrativa, oficial e funcionalista, mencionada em “muros repressores”, é mais precisamente uma cartografia dos corpos. Britto e Jacques (2008) chamam-na de corpografia. A corpografia dos buracos está em

⁶ “Locução adverbial que representa o modo desorganizado, sem regras, de se fazer alguma coisa. Originando-se nos campos de futebol, caiu na linguagem geral. Surgiu, provavelmente, por ocasião das primeiras partidas de futebol disputadas pelo BANGU ATLÉTICO CLUBE, ainda na primeira infância do futebol brasileiro, quando as regras do jogo ainda não tinham sido assimiladas”, segundo o Dicionário da Hinterlândia Carioca (LOPES, 2012, p. 11).

constante transformação porque são os habitantes dos seus arredores, corpos em movimento no Rio de Janeiro suburbano, também em constante transformação, os motivos da sua criação.

Figura 9 – Transformação do buraco da rua Lomas Valentinas, Realengo, Rio de Janeiro, RJ ao longo do tempo.



Fonte: Lígia Magalhães, 2021/2022.

Os buracos são materializações da tensão do desacordo entre agentes pacificadores e resistentes (JACQUES, 2010) que fortalecem a difusão da complexidade das paisagens suburbanas cariocas no que toca aos seus embates ideológicos, pois “enquanto a pacificação – a construção de consensos, que busca esconder os conflitos – é uma forma de despolitização, o desentendimento – a explicitação de dissensos, que torna os conflitos visíveis – seria uma forma ativa de resistência, de ação política.” (JACQUES, 2010, p. 109). Se corpos suburbanos fazem os buracos, eles são corpos políticos. Logo, os buracos, encarnados, também os são.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os lapsos são problemas não solucionados pelo governo e os buracos reações populares a eles. Como zonas de tensão (JACQUES, 2010) entre corpos ordinários e resistentes, geradores de ações políticas moleculares (DELEUZE; GUATTARI, 2012), e a ordem molar (DELEUZE; GUATTARI, 2012) que aspira aos corpos escondidos, ordenados e pacificados (JACQUES, 2010), passivos da cidade consensual, os buracos são micro-resistências (JACQUES, 2010) problematizadoras não apenas legítimas perante as sequelas dos muros-limites-fronteiras ferroviários (LYNCH, 2011; JACOBS, 2009), mas necessárias para a manutenção dessa zona de tensão, pois é dela, do conflito entre a opacidade e a luminosidade (SANTOS, 1996) dos ambientes públicos, que surge o desejo de construir um Rio de Janeiro menos desigual.

Ainda que as fotografias deste trabalho expõem locais de aparência degradada, ao se desapegar de preconceitos caídos sobre eles, advindos de referências estéticas eruditas, revelam-se relações que reexistem neles, que os reinventam. Um olhar receptivo nesses locais e, sobretudo, com esses locais, evidencia táticas concebidas e mantidas coletivamente como respostas a uma sociogeografia desigual que tratam de um vigor rotineiro, de um sistema de sociabilidade suburbano e de laços afetivos identitários manifestados no íntimo e potente cotidiano. A fotografia enquanto recurso metodológico de análise paisagística que captura afetos identificados em experiências com as paisagens oferece dados valiosos que induzem a esse olhar mais sensível e resiliente. Dados estes os quais mapas, plantas baixas, cortes e ortofotos não capturam uma vez que simplificam as realidades, ocultando relações de afeto

corpo-paisagem que produzem cartografias fluídas e espontâneas próprias, ou corpografias (BRITTO; JACQUES, 2008). Dessa forma, pertencentes a um complexo campo de agenciamentos abundantes, suburbanos manifestam a capacidade de construir mais do que relações de estar nos subúrbios, mas de ser subúrbios, rompendo padrões e ressignificando afetos em comum.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGAMBEN, Giorgio. **Profanações**. São Paulo: Boitempo, 2007.

BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein. **Cenografias e corpografias urbanas**: um diálogo sobre as relações entre corpo e cidade. Cadernos PPG-AU/UFBA, Salvador, v. 7, 2008. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/2648/1871>. Acesso em: 24 jun. 2023.

BURACO que dá acesso a trilhos da SuperVia é reaberto horas após concessionária fazer obra. **G1 Rio**, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/buraco-que-da-acesso-a-trilhos-da-supervia-e-reaberto-horas-apos-concessionaria-fazer-obra.ghtml>. Acesso em: 21 set. 2022.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs**: capitalismo e esquizofrenia. Vol. 1 e 2. São Paulo: Ed. 34, 2012.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

JACQUES, Paola Berenstein. Zonas de tensão. In: BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein. (org.). **Corporcidade**: debates, ações e articulações. Salvador: EDUFBA, 2010, pp. 106-119.

LINS, Antônio José Pedral Sampaio. Ferrovia e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiuva, Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, Márcio Pinõn de; FERNANDES, Nelson da Nóbrega (org.). **150 anos de subúrbio carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. pp. 138-160.

LOPES, Nei. **Dicionário da hinterlândia carioca**: antigos “subúrbio” e “zona rural”. Rio de Janeiro: Pallas, 2012.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

Mattoso, R. A cultura urbana nos subúrbios cariocas: uma análise das relações de sociabilidade suburbanas ao longo do século XX. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 18., 2019, Natal. **Anais TEMPOS em/de TRANSFORMAÇÃO - UTOPIAS**. Natal: UFRN, 2019.

RIBEIRO, Rodrigo Cunha Bertamé. **Rizomas suburbanos**: possíveis ressignificações do topônimo Subúrbio Carioca através dos afetos. 2016. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/21/teses/863074.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2022.

SAMPAIO, Luize. Risco nos trilhos: 409 pessoas foram atropeladas e mortas por trens do Rio nos últimos 10 anos. **Casa Fluminense**, 2021. Disponível em: <https://casafuminense.org.br/risco-no-trilhos-em-10-anos-409-pessoas-morreram-atropeladas-por-trens-no-rio/#:~:text=Nos%20C3%BAltimos%20dez%20anos%2C%20409,e%2069%2C7%25%20negros>. Acesso em: 25 maio 2022.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.