



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO
JORNALISMO

**BIG FIELD: A QUASE CIDADE NA ZONA OESTE
CARIOCA**

JULIA MATOS DE SENA

Rio de Janeiro

2020



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO
JORNALISMO

**BIG FIELD: A QUASE CIDADE NA ZONA OESTE
CARIOCA**

Monografia submetida à Banca de Graduação
como requisito para obtenção do diploma de
Comunicação Social – Jornalismo.

JULIA MATOS DE SENA

Orientadora: Profa. Marialva Barbosa

Coorientadora: Profa. Alice Melo

Rio de Janeiro

2020

FICHA CATALOGRÁFICA

SENA, Julia Matos de.

Big Field: A Quase Cidade na Zona Oeste Carioca. Rio de Janeiro, 2020.

Monografia (Graduação em Comunicação Social – Jornalismo),
Escola de Comunicação – ECO – Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ.

Orientadora: Marialva Barbosa

Coorientadora: Alice Melo

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

ESCOLA DE COMUNICAÇÃO

TERMO DE APROVAÇÃO

A Comissão Examinadora, abaixo assinada, avalia a Monografia **Big Field: A quase cidade na Zona Oeste carioca**, elaborada por Julia Matos de Sena.

Monografia examinada:

Rio de Janeiro, no dia/...../.....

Comissão Examinadora:

Orientadora: Profa. Marialva Carlos Barbosa

Doutora em História - UFF

Departamento de Expressão e Linguagens – UFRJ

Coorientadora: Profa. Alice Melo

Doutora em Comunicação pela Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof. Me. Dante Gastaldoni

Mestre em Comunicação pela Universidade Federal Fluminense

Departamento de Expressão e Linguagens - UFRJ

Profa. Mariana Filgueiras

Mestre em Literatura pela Universidade Federal Fluminense

Departamento de Expressão e Linguagens – UFRJ

Rio de Janeiro

2020

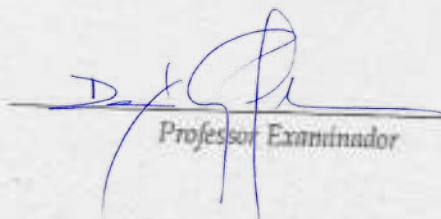


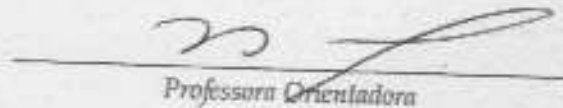
Em 11 de dezembro de 2020 esteve reunida a Banca Examinadora composta pelos seguintes professores examinadores Dante Gastaldoni, Mariana Filgueiras e por Marialva Carlos Barbosa, como professora orientadora e Alice Melo como professora co-orientadora, além do(a) aluno(a) Julia Matos de Sena.

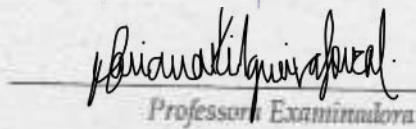
(DRE nº 115164933) do curso de Comunicação Social, habilitação em JORNALISMO que apresentou o projeto experimental sobre o tema Big Field: A quase cidade na Zona Oeste carioca.

Avaliado o trabalho, a Banca atribuiu grau 10 ao Projeto Experimental do aluno. Nada mais havendo a observar fica lavrada a presente ata que vai datada e assinada pela Banca e pelos alunos.

Rio de Janeiro, 11 de dezembro de 2020.


Professor Examinador


Professora Orientadora


Professora Examinadora


Professora Co-Orientadora

Julia Matos de Sena
Aluna

Para a Zona Oeste e todos os moradores da
região

Agradecimentos

Nunca imaginei ter que escrever minha monografia em meio a uma pandemia, com meses a fio de quarentena e isolamento. Em tempos de distanciamento social, muitas pessoas se fizeram presentes e contribuíram para que a elaboração deste trabalho fosse possível. Por isso, agradeço imensamente:

À minha família, pelo incentivo e extrema confiança no meu potencial, principalmente quando tal confiança me faltava. Em especial à minha mãe e companheira de quarentena, Ana Cláudia Matos, por toda a compreensão, paciência, colo e palavras de apoio durante o meu processo de produção, e ao longo de toda a vida.

À minha orientadora Marialva Barbosa e coorientadora Alice Melo pela dedicação, auxílio e olhar cuidadoso a cada dúvida e demanda do meu longo e vagaroso processo com este trabalho, e tantos outros ao durante a graduação.

À Emanuelle Bordallo, minha parceira da vida e também jornalista, pelo apoio incansável e incondicional nos dias bons e ruins, olhar atento e contribuições fundamentais para o meu processo criativo. Obrigada por me proporcionar o melhor dos dois mundos diariamente.

À Cibele Pixinine, grande amiga que revisou inúmeras vezes este projeto, com o intuito de garantir a excelência técnica em cada página. Você faz parte disso.

Aos eternos amigos da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (Allan, Carolina, Lara, Larissa, Maria Eugênia e Marina) pelos conselhos e palavras de acalanto nas crises que surgiam a cada duas semanas. Eu não chegaria aqui sem vocês.

Aos preciosos amigos da Escola de Comunicação da UFRJ que tornaram a caminhada mais leve e graciosa. Desde aqueles que acompanharam intimamente meus dilemas na maior parte da graduação (Alice, Bárbara, Fernanda, Gabi, Ix Chel, Sara e Yasmin), até os que construí ao longo desses cinco anos. Não me atreveria a citar todos, pois isso resultaria em três páginas de agradecimentos, mas meu coração guarda o nome de cada um de vocês.

Aos grandes amigos da Zona Oeste que, indiretamente, me levaram à escolha desse tema, a cada conversa sobre o bairro ou questões similares. Isso é por todos nós.

À UFRJ e aos mestres que marcaram minha trajetória na graduação, em diferentes áreas de conhecimento, e me permitiram acreditar cada vez mais na educação pública, gratuita e de qualidade.

Por último, e não menos importante, aos projetos de extensão TJ UFRJ e Alunos Contadores de Histórias. Por modificarem permanentemente minha visão de mundo e me permitirem atrelar, cada um com sua competência, a prática do jornalismo a um olhar cuidadoso, atento e humanizado a cada indivíduo que me cerca, em especial às crianças.

O fato de um sujeito pertencente a um grupo oprimido ter desenvolvido pensamento crítico acerca de sua realidade não retira a dimensão estrutural que o coloca sob situações degradantes. (Empoderamento – Joice Berth)

SENA, Julia Matos de. **Big Field: A quase cidade na Zona Oeste carioca**. Orientadora: Marialva Barbosa. Coorientadora: Alice Melo (Graduação em Comunicação Social – Jornalismo). Rio de Janeiro: ECO/UFRJ, 2020.

RESUMO

Este trabalho busca investigar aspectos da mobilidade urbana e do direito à cidade referentes a Campo Grande, o bairro mais populoso da cidade do Rio de Janeiro. O objetivo é apresentar a formação histórica da cidade e sua influência para o desenvolvimento da região, bem como averiguar se a infraestrutura existente em Campo Grande é suficiente para atender as necessidades de uma localidade com um número de habitantes tão elevado. Outro importante aspecto a ser analisado é de que forma as demandas por direito à cidade, como acesso a cultura e lazer, são atendidas para os moradores e qual o impacto que o sistema de mobilidade urbana exerce. Para elaboração deste estudo foram priorizadas a realização de entrevistas, a análise de dados quantitativos, além de revisão bibliográfica.

Palavras-chave: Campo Grande; mobilidade urbana; direito à cidade; cultura; lazer

SUMÁRIO

1. Introdução	1
2. Do Rural ao Urbano	5
2.1. O subúrbio e a periferia do território	7
2.2. A cidade como produto do capital	12
3. Os desarranjos do transporte no espaço urbano	16
3.1. A distância entre as mobilidades urbana e humana	19
3.2. Sistema rodoviário	22
3.3. Sistema ferroviário	25
3.4. Mentes cansadas, corpos dominados	27
4. Que cidade queremos?	29
5. Pós-facio	42
6. Considerações finais	45
7. Referências bibliográficas	48
8. Anexos	50

1. Introdução

O interesse em transformar o bairro Campo Grande em objeto de estudo e tema desta monografia surge a partir de uma experiência pessoal enquanto pessoa nascida e criada na Zona Oeste do Rio de Janeiro. As constantes e demoradas viagens atravessando a metrópole, seja a trabalho ou a lazer, me transportavam para espaços completamente opostos dentro de uma mesma cidade. A cada estação de trem em que os vagões avançavam pela linha férrea, meus olhos enxergavam através das janelas uma mudança física, social e cultural cada vez mais ferrenha, conforme a locomotiva aumentava sua distância de um polo para o outro.

Os inúmeros atravessamentos que essas experiências me proporcionaram, enquanto mulher suburbana e periférica, me fizeram (e fazem) refletir com frequência sobre a importância dada a cada espaço da cidade pelo Estado e por seus habitantes, desde o investimento em infraestrutura até os pensamentos que habitam o imaginário social e são tomados como verdade por parte relevante da população.

Minha trajetória acadêmica me permitiu compreender a importância da mídia na construção e desconstrução de narrativas na sociedade. Desde aquilo que antecede o que será tomado como notícia e define o que deve ou não ser publicado, até como as notícias veiculadas irão pautar as conversas do público de maneira geral.

Para além desse contexto, Campo Grande se apresenta como o bairro mais populoso do Rio de Janeiro, abarcando cerca de 5% da população total do município, e está localizado na Zona Oeste, região que concentra 48% do território da cidade do Rio de Janeiro, segundo dados da Prefeitura.¹ São dados que chamam a atenção. Entretanto, a falta de investimentos relacionados à infraestrutura e direitos básicos como educação, saúde, lazer e segurança, nos leva a questionar qual a relevância que o Estado atribui ao bairro.

No nosso entendimento, a falta de estudos sobre as regiões periféricas e suburbanas da cidade ainda é uma realidade, razão pela qual acreditamos ser este o aspecto mais positivo desta monografia. Se compararmos, as análises enfocando bairros que aqui são o centro da reflexão com outras regiões do Rio de Janeiro, observamos uma clara prevalência dos espaços mais centrais da cidade. Bairros como Campo Grande, Bangu, Realengo e

¹ Disponível em:

<<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4290214/4105682/06.AnexoVIDescricaoMapadaAreadePlanejamento5.pdf>> . Acesso em: 20/10/2020.

Santa Cruz apresentam um índice habitacional altíssimo e desproporcional à quantidade de pesquisas que os colocam como atores principais. Este resultado se reflete também nas políticas públicas pensadas para cada região da cidade, onde a Zona Oeste costuma largar sempre em desvantagem.

A escolha do tema se justifica pela relevante faixa populacional do bairro para a cidade do Rio de Janeiro, bem como o que os fatores de ordem econômica e social desta localidade representam para a região da Zona Oeste, já que comparado aos bairros do entorno Campo Grande é um dos mais desenvolvidos, mas ainda se mostra distante dos avanços de bairros de outras regiões.

A principal hipótese é que a narrativa histórica construída para a cidade do Rio de Janeiro desde o século XIX até os dias atuais, que privilegia determinados espaços e desfavorece outros, resultou em estigmatização e precariedade dos serviços oferecidos em Campo Grande, ainda que reúna parcela significativa dos moradores da cidade e apresente enorme potencial de crescimento.

Essa estigmatização e falta de investimento na região implicam diretamente em funções sociais da cidade e dificulta o seu pleno aproveitamento pelos seus moradores de maneira igualitária. Isso significa dizer que o déficit deixado pelo Estado, junto a um estigma presente no imaginário social com relação ao subúrbio e à periferia, tende a impactar a vida dos moradores das regiões mais afastadas das zonas centrais quando os mesmos desejam usufruir dos seus direitos como cidadão, seja utilizando o transporte público para se locomover ou até ao frequentar os espaços de lazer.

A partir dessa questão central que nos inquieta será elaborada uma narrativa que busca apresentar, ao longo de três capítulos, a formação de Campo Grande, o sistema de transporte que atende ao bairro, bem como suas principais deficiências, e um levantamento dos espaços culturais existentes, além dos movimentos espontâneos que surgem. No último capítulo faremos uma abordagem do tema pela ótica do direito à cidade.

O primeiro capítulo traça um panorama histórico do bairro e suas transformações até sua formação atual. Para melhor entendimento do leitor, será apresentado o ordenamento geográfico da Zona Oeste e do município do Rio de Janeiro, além de rapidamente abordar aspectos históricos, fundamentais para a compreensão da gênese do bairro de Campo Grande.

Ao longo do capítulo fotografias ilustrarão parte do que será descrito. O contexto histórico fornecerá uma espécie de pano de fundo para a compreensão da imagem negativa

que o subúrbio passa a ter, bem como as políticas de habitação implementadas nos últimos anos, destacando-se, em especial o Programa Minha Casa Minha Vida, e sua relação com a Zona Oeste.

O transporte público e a mobilidade urbana irão nortear o segundo capítulo do trabalho. Aqui, pesquisas com indicadores econômicos e valor dos imóveis no Rio de Janeiro serão importantes para embasar como a qualidade do transporte público varia de acordo com cada região da cidade. A questão do tempo médio gasto com locomoção no Rio de Janeiro ganhará destaque nas reflexões, já que este é um problema que interfere diariamente na vida dos habitantes de Campo Grande, em função da distância que se situa do centro da cidade.

Em um segundo momento, as análises de transporte se aprofundarão, enfocando o conjunto de transportes que atende a essa região: o eixo rodoviário e o eixo ferroviário. Mostraremos também algumas reportagens que denunciam há anos a precariedade do sistema no bairro.

O terceiro e último capítulo será iniciado a partir da conceituação de direito à cidade elaborada pelo filósofo e sociólogo Henri Lefebvre e desenvolvida, posteriormente, pelo geógrafo contemporâneo David Harvey. Trechos do Estatuto da Cidade também estarão presentes no capítulo, além de um levantamento feito pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro dos equipamentos culturais existentes na cidade, a partir de informações disponibilizadas pela Prefeitura do Rio.

A análise desses números permite uma reflexão sobre os equipamentos culturais para Campo Grande. Conceitos de Pierre Bourdieu serão inseridos no capítulo e contextualizados com a realidade vivida na localidade estudada. Por fim, serão realizadas algumas entrevistas com pessoas que, de forma espontânea, criam e impulsionam a cultura do bairro.

Portanto, do ponto de vista metodológico faremos usos de diversas ferramentas, privilegiando a análise de dados e a realização de entrevistas. Do ponto de vista teórico nos valeremos de conceitos, sobretudo, de geógrafos e urbanistas, além de historiadores, que se preocupam com a complexa questão do direito à cidade. No capítulo dois, o conceito de corpos dóceis construído por Michel Foucault e o de sociedade do cansaço do filósofo sul-coreano Byung-Chul Han serão importantes para analisar consequências dos problemas enfrentados pela população da Zona Oeste no que diz respeito ao sistema precário de mobilidade urbana da cidade.

Na parte final do trabalho serão transcritas e interpretadas as entrevistas realizadas com o jornalista e escritor José Fontenele e o músico Psé Diminuta, a fim de compreender a motivação para criação e manutenção de projetos culturais no bairro, de maneira espontânea.

A ideia de fazer um trabalho sobre cidade, especificamente o bairro de Campo Grande, na Zona Oeste do Rio, é por entender que a urbe não é apenas um espaço onde pessoas transitam de um ponto a outro. Nela, se constrói cotidianamente uma rede de memória, afeto e pertencimento. É na cidade onde se realizam diversas inter-relações que se dão, necessariamente, no campo da linguagem, relacionando-se diretamente com a comunicação.

Identificar a cidade como um elemento de estudo da comunicação é compreender que o espaço não é neutro e que todas as relações sociais se dão no espaço. A cidade não só ocupa o campo físico, mas também adentra o nosso subjetivo, perpetua nosso imaginário e é um produto da maneira como organizamos nossa vida. Neste sentido, escrever sobre Campo Grande é uma forma de compreender o espaço e as trocas que nele são produzidas a partir de sua organização.

No início, este trabalho foi pensado como um projeto audiovisual em formato de documentário. A ideia era mostrar a realidade do bairro por meio da rotina de alguns personagens e a relação deles com o espaço, a fim de observar as memórias e afetos construídos em suas narrativas. Entretanto, a pandemia de Covid-19 mudou os planos, já que o distanciamento social se tornou fundamental para conter o vírus, até a disseminação de uma vacina.

Com isso, o que seria um relatório de 20 páginas transforma-se em um estudo com mais de 40 e abre novos horizontes, proporcionando uma imersão no tema não só pelo campo da comunicação, mas também de áreas correlatas. Foi um desafio que me mostrou uma gama de possibilidades e, posteriormente, deverá retornar à ideia original, a fim de preencher mais uma variante no que diz respeito aos estudos envolvendo comunicação e cidade.

2. Do Rural ao Urbano

Segundo dados do Censo Demográfico 2010 do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), dos 160 bairros do Rio de Janeiro, Campo Grande é o mais populoso, com cerca de 330 mil habitantes². A sua população representa 5% da população total do município, com pouco mais de 6 milhões de habitantes. Veremos adiante que o modo como Campo Grande se constituiu, atraindo uma população cada vez maior para a região, o coloca como um espaço de centralidade contraditório, por assumir um caráter econômico importante para o seu entorno, ao passo em que ainda ocupa um lugar desprivilegiado no que diz respeito a investimentos coletivos de infraestrutura e urbanização.

Geograficamente, o município do Rio de Janeiro é dividido entre Centro, Zona Norte, Zona Sul e Zona Oeste. Em 1981 é adotada uma estrutura logística a partir do Decreto 3158³ que subdivide este espaço em 33 Regiões Administrativas (RA) e 5 Áreas de Planejamento (AP). Assim, Campo Grande passa a pertencer a AP 5, bem como os bairros de Bangu, Guaratiba, Realengo e Santa Cruz, e faz parte da XVIII RA⁴.

Campo Grande surge no século XVII a partir do uso da sua terra vasta para plantação e cultivo de alimentos, já que a região apresentava características propícias para este tipo de atividade. Na época, ocupava uma área maior do que a atual e incluía os territórios em que hoje reconhecemos outros bairros, como Bangu e Realengo⁵. Trabalhadores e indivíduos em situação de vulnerabilidade social e econômica também começam a se deslocar para as zonas periféricas da cidade, já que as regiões centrais passam a ter um investimento maior em urbanização, o que impede sua fixação nestes espaços (FRÓES & GELABERT, 2005).

Até o fim do século XVIII, as principais atividades econômicas de Campo Grande eram oriundas do cultivo da cana-de-açúcar e da criação de gado bovino. A partir deste período até o século XIX, a região é marcada pelo investimento do café, que sofre uma crise no final daquele século. No entanto, em 1878 é inaugurada a estação de trem de Campo Grande. Este feito se torna um marco para a transformação da região rural em

² Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/censo2010/apps/sinopseporsetores/>>. Acesso em: 30/03/2020.

³ Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/1981/316/3158/decreto-n-3158-1981-estabelece-a-denominacao-a-codificacao-e-a-delimitacao-dos-bairros-da-cidade-do-rio-de-janeiro-1981-07-23-versao-original>>. Acesso em: 30/03/2020.

⁴ Conferir mapa do Instituto Pereira Passos no Anexo A.

⁵ O bairro só passa a ter a delimitação como conhecemos hoje a partir de 1981.

urbana, de acordo com pesquisa da Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ): “Desenvolvimento Econômico Local da Zona Oeste do Rio de Janeiro e de seu Entorno”⁶. É no início do século XIX que Campo Grande passa a investir na citricultura, produto que marca a história da região, e se torna um dos maiores produtores de laranja do Brasil, exportando mais de 140 mil toneladas do produto por ano⁷. Só em 1981 o bairro passa a ocupar o espaço geográfico pelo qual é conhecido atualmente.

Figura 1: Laranjal em Campo Grande nos anos 40



Fonte: Página GuarAntiga no Facebook⁸.

⁶ Disponível em:

<<http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/ufrijpd/textos/diagnosticozonaoste.pdf>>.

Acesso em 31/03/2020.

⁷ Disponível em: <<http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/ufrijpd/textos/diagnosticozonaoste.pdf>>.

Acesso em: 31/03/2020.

⁸ Disponível

em: <<https://www.facebook.com/Guarantiga/photos/a.490233921007939/773918475972814/?type=3&theater>

> Acesso em: 31/03/2020.

Os laranjais duram até a década de 60, tempo suficiente para que se desperte o interesse na construção de um distrito industrial no bairro, durante os anos 70, e conjuntos habitacionais. Em 1968, Francisco Negrão de Lima, então governador do estado da Guanabara, reconhece Campo Grande como cidade e declara:

Lei número 1.627, de 14 de junho de 1968, projeto do deputado Frederico Trotta.

O governo do estado da Guanabara, faço saber, que a assembleia legislativa do estado da Guanabara aprovou o projeto de lei número:181 de 1967 e eu promulgo, de acordo com o artigo 26, 3º, da constituição do estado, a seguinte lei:

Art. 1º - É reconhecida como "Cidade" a localidade de Campo Grande, passando a denominar-se Cidade de Campo Grande.

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor, na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.⁹

No entanto, a infraestrutura urbana não acompanha o ritmo das demais construções, haja vista a precariedade de serviços relacionados a saneamento básico, saúde e transporte.

2.1. O subúrbio e a periferia do território

A etimologia da palavra subúrbio vem do latim *suburbium*, que significa de maneira literal subcidade¹⁰. Ao passo que a palavra periferia, do grego *περιφέρεια*, traz consigo o conceito de região distante do centro urbano. Embora no campo linguístico as palavras recebam este significado, autores de outras áreas de estudo identificam classificações diferentes acerca destes vocábulos.

O sentido de subúrbio “remete a estar à margem da cidade, nas franjas, na periferia geográfica e que está associado à intensidade do uso do solo e à paisagem: mistura de urbano e rural, discontinuidades habitacionais, etc.” (FERNANDES *apud* FONSECA, 2015, p. 38). Já periferia possui um caráter mais ligado à desigualdade social e deficiência de bens coletivos urbanos (MIRANDA *apud* FONSECA, 2015, p. 39). Raquel Rolnik, arquiteta urbanista e professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP

⁹ Disponível em: <<http://www.pcg.com.br/historiadobairro/reconhecimentodacidade.htm>>. Acesso em: 31/03/2020. A lei, revogada e arquivada, não está mais disponível no site da Câmara Municipal do Rio de Janeiro.

¹⁰ Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/>>. Acesso em: 07/04/2020.

corroborar este pensamento. Em entrevista para a revista Continuum/Itaú Cultural, ela enfatiza:

É preciso lembrar que a periferia é marcada muito mais pela precariedade e pela falta de assistência e de recursos do que pela localização. Hoje há condomínios de alta renda em áreas periféricas que, claro, não podem ser considerados da mesma forma que seu entorno, assim como há periferias em áreas nobres da cidade (ROLNIK, 2010) ¹¹

No Rio de Janeiro, por vezes as duas palavras se confundem, haja vista a divisão e ordenamento geográfico da região. No entanto, é importante salientar que somente no início do século XX, com as reformas urbanas realizadas pelo então prefeito Pereira Passos, surge o conceito carioca de subúrbio. O significado original da palavra sofre um raptó ideológico e assume um valor pejorativo, diretamente ligado ao preconceito de classe e segregação socioespacial (FERNANDES *apud* MOREIRA, 2012, p. 158). A partir desse período, o que passa a definir subúrbio não está mais ligado a aspectos geográficos, mas a características pautadas no eixo ferroviário da cidade e na ocupação proletária de cada bairro (FERNANDES *apud* MOREIRA, 2012, p. 158).

Considerando o conceito carioca, é possível elencar o bairro de Campo Grande, ainda nos dias atuais, como subúrbio, pelas características supracitadas. No entanto, os diferentes grupos econômicos que pertencem ao bairro podem colocá-lo em outras classificações. Para os bairros de seu entorno, por exemplo, Campo Grande é classificado como zona central. Porém, comparado às regiões Central e Sul da cidade, o bairro apresenta infraestrutura deficiente e frágil, tal qual uma periferia, como afirma Fonseca (2015).

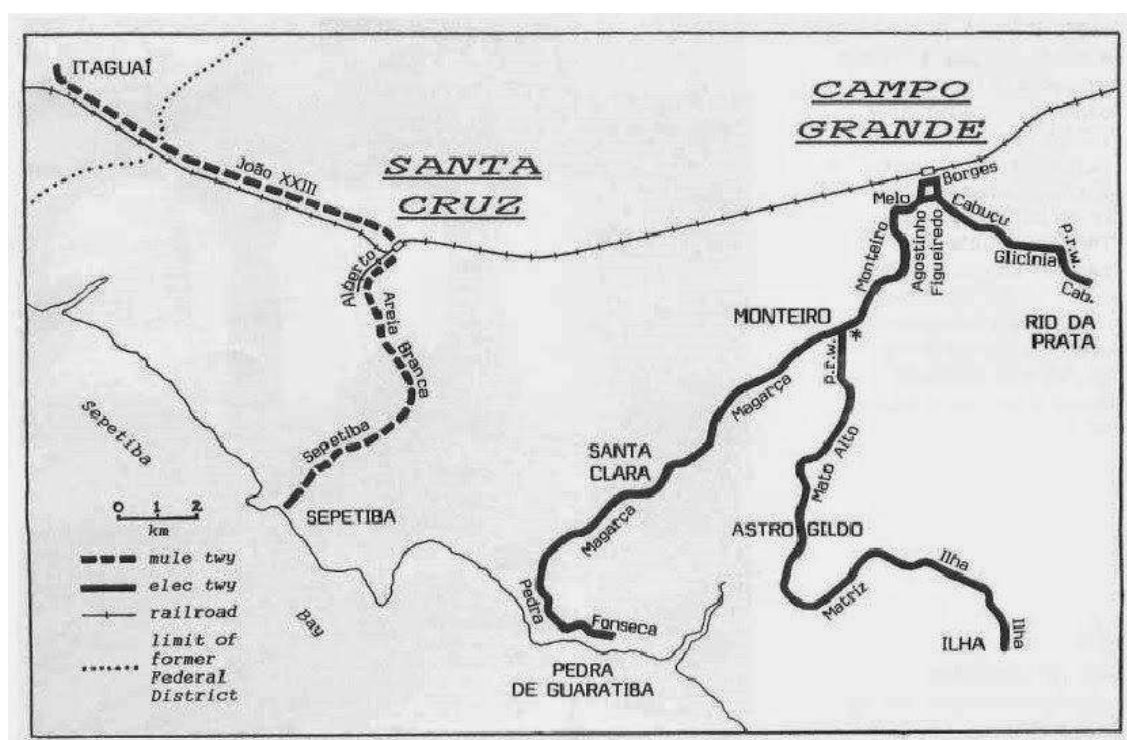
É importante lembrar que o surgimento da malha ferroviária do Rio de Janeiro se deu no século XIX, e nem sempre os bairros ligados por ela receberam uma conotação negativa. Fernandes (*apud* FONSECA, 2015, p. 43) afirma que no século XIX o subúrbio era procurado pela classe média como um valioso refúgio, pois significava descolamento do caos gerado pelos bairros centrais da cidade e das epidemias ali encontradas. Ele também sustenta que os bairros que dispunham de estação de trem e bonde contavam com a melhor oferta de transporte da cidade. O autor nos leva à reflexão ao dizer que é “simplista e apressada à conclusão de que um empreendimento de tal porte, gerado pela

¹¹ Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2010/06/14/o-que-e-periferia-entrevista-para-a-edicao-de-junho-da-revista-continuum-itaucultural/>>. Acesso em: 07/04/2020.

associação entre um Estado escravista e o imperialismo, estivesse ocupado em solucionar problemas de transporte dos pobres do Rio de Janeiro” (FERNANDES *apud* FONSECA, 2015, p. 43).

Os bondes de Campo Grande tinham três trajetos, rumo ao Rio da Prata, Pedra de Guaratiba, Ilha de Guaratiba e circularam no bairro até a década de 60. Apesar de os bondes não circularem mais, a antiga Usina de Bondes, localizada no largo do Monteiro, é tombada pelo Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, o IRPH, e a Estrada do Mato Alto, um pouco antes do trevo que dá acesso a Pedra de Guaratiba, ainda se chama "Caminho do Bonde". O sistema de metrô, que desponta como o meio de transporte mais rápido para ir de um ponto a outro, surge na capital apenas no final do século XX, em 1979¹². No entanto, ainda nos dias atuais, ele funciona somente em uma pequena parte da cidade.

Figura 2: Trajeto das linhas de bonde em Campo Grande



Fonte: Rio de Coração Tour¹³

¹²Disponível em: <<https://www.metrorio.com.br/Empresa/Historia>> Acesso em: 09/04/2020.

¹³ Disponível em: <<https://riodecoracaotour.com.br/a-historia-do-bonde-em-campo-grande-no-rio-de-janeiro/>> Acesso em: 09/04/2020.

Figura 3: Bonde de Campo Grande rumo à Ilha de Guaratiba nos anos 60



Fonte: Blog Memórias Campo Grande¹⁴

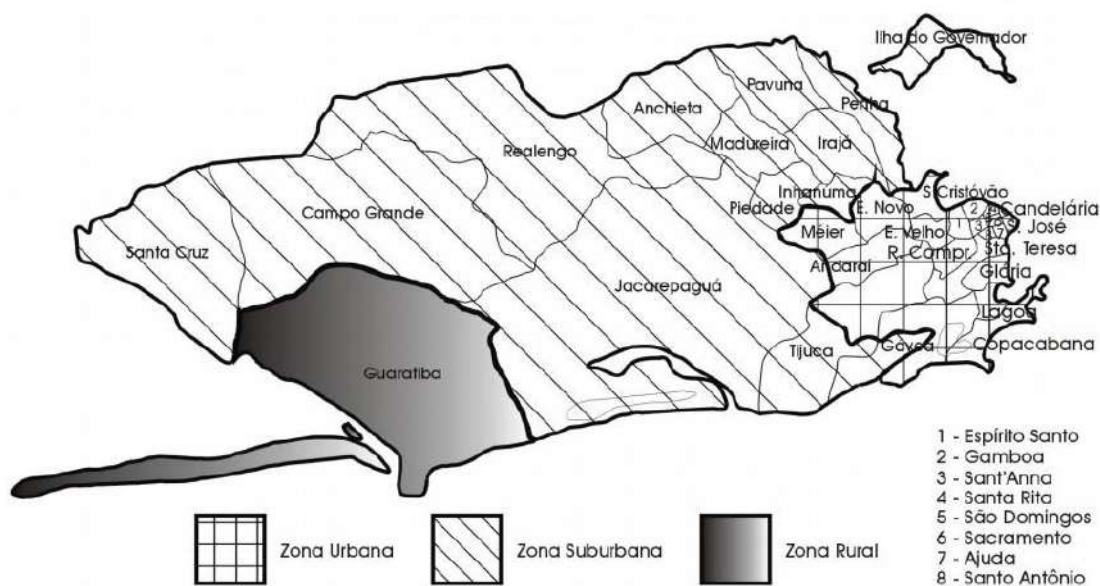
Já em relação ao bairro de Copacabana, hoje mundialmente famoso e requisitado pela beleza de sua praia, houve grande relutância na época para que fosse habitado, já que o mar era uma característica geográfica da região considerada desagradável. Somente com a expansão dos bondes, em 1892, pessoas começam a migrar para esta localidade (FERNANDES *apud* FONSECA, 2015, p. 44). Poucos anos depois, já no início do século XX, o bairro, assim como outros espaços da Zona Sul, compõe o plano de reformas urbanas para o Rio de Janeiro do prefeito Pereira Passos.

O Decreto 434 de 1903 também foi decisivo para a divisão da cidade, ao reordenar o Distrito em duas zonas: urbana e suburbana. As características que definem a segunda são a agricultura e a distância do centro da cidade, como é o caso do bairro de Campo Grande, conforme aponta Maciel (*apud* FONSECA, 2015, p. 60).

¹⁴ Disponível em: <<http://memoriascampogrande.blogspot.com/2016/01/trens-e-bondes-em-campo-grande.html>>. Acesso em: 09/04/2020.

Em 1914, a divisão do território passa a contar com uma terceira zona, a zona rural, sendo estabelecida definitivamente pelo Decreto nº 1.185, de 5 de janeiro de 1918¹⁵. Com isso, as zonas da cidade ganham um contorno marcado por essa divisão e passa a ser intitulado de zona rural todo o restante do território que está fora do perímetro delimitado pelas zonas urbanas e suburbana, como podemos ver no mapa (Figura 4).

Figura 4: Zonas do Decreto nº 1.185 de 5 de janeiro de 1918



Fonte: (BORGES, 2007, p.72).

Durante os anos em que esteve à frente da prefeitura do Rio de Janeiro, de 1902 a 1906, o engenheiro Francisco Pereira Passos assumiu os projetos que mudariam definitivamente o aspecto urbano da cidade. As mudanças foram inspiradas em Paris, cidade em que estudou engenharia como ouvinte de 1857 a 1860, e sofreu reformas urbanas promovidas por Georges-Eugène Haussman, prefeito do antigo departamento de Sena (que incluía Paris) entre 1853 e 1870 (BENCHIMOL *apud* ROSSI, 2017, p. 19).

O alargamento de ruas e construção de bulevares, baseados na modernidade da *Belle Époque*, tinha como principal objetivo o embelezamento da cidade. Passos queria projetar o Rio de Janeiro como uma vitrine para o mundo (ROSSI, 2017). Não à toa anos depois, em 1913, a francesa Janne Catulle Mendès lançaria uma coletânea de poemas

¹⁵ Este Decreto foi revogado pelo Decreto 3158 de 1981, já citado anteriormente.

inspirados no Rio e chamaria de “*La ville merveilleuse*”¹⁶, que em português significa A Cidade Maravilhosa, como é conhecida mundialmente até hoje.

Mas qual o preço a ser pago pelas diferentes camadas da sociedade ali existentes durante esse período? Benchimol (*apud* ROSSI, 2017, p. 25) aponta para medidas segregadoras adotadas pelo Estado que deslocam o proletariado urbano para zonas de menor investimento da cidade. Afinal, quanto maior o investimento, mais alto o preço a ser pago para residir naquele espaço.

2.2. A cidade como produto do capital

A gestão de Pereira Passos como prefeito do Rio de Janeiro abre caminho para a implantação de uma nova ordem, a especulação imobiliária, que se apossaria com veemência da região. Nos anos seguintes, enquanto o poder público continua dedicando atenção e investimentos a uma parcela da cidade, reconfigurada para atender às demandas das classes com maior poder aquisitivo, o proletariado e a população removida das favelas da Zona Sul da cidade se deslocam para lugares mais afastados, onde a sobrevivência dependerá de sua iniciativa.(FERNANDES *apud* MOREIRA, 2012, p. 163).

Moreira salienta que “a ideologia do subúrbio e a ideologia do hábitat se retroalimentam reciprocamente, nutridas no mesmo mecanismo de florescimento desigual da riqueza e da pobreza na cidade” (MOREIRA, 2012, p. 164). As políticas de investimento urbano, que privilegiam determinadas regiões, estabelecem áreas opostas econômica e socialmente. Dessa forma, a zona sul é lida como um espaço que segrega os ricos do Rio de Janeiro, enquanto as zonas norte-oeste agrupam os bairros suburbanos e, por conseguinte, os sujeitos pobres da cidade (FERNANDES *apud* MOREIRA, 2012, p. 159).

A lógica de segregação da urbe, formada no século XX, ainda reverbera nos dias atuais. Dados de março de 2020, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, revelam que o Rio de Janeiro é a cidade com a venda de m² mais cara do país¹⁷, custando a partir de R\$9.297,00. A pesquisa também demonstra que todos os cinco bairros com o m² mais caro da cidade (Leblon, Ipanema, Gávea, Lagoa e Jardim Botânico) estão localizados na zona

¹⁶ Disponível em: <<https://literaturaebompravista.wordpress.com/2019/07/01/ville-merveilleuse-uma-francesa-usa-a-expressao-cidade-maravilhosa/>> Acesso em: 13/04/2020.

¹⁷Tabela disponível no Anexo B.

sul, enquanto os cinco mais baratos (Coelho Neto, Turiaçu, Senador Vasconcelos, Guaratiba e Pavuna) dividem-se entre as zonas norte-oeste.¹⁸

As políticas de moradia popular surgem a passos vagarosos na gestão de Pereira Passos. Inicialmente, estão ligadas à existência de fábricas e indústrias, que buscavam a construção de vilas para abrigar a população operária e manter a cadeia produtiva em funcionamento, sendo alguns desses projetos finalizados somente na Era Vargas (FONSECA, 2015).

A autora explicita que com Eurico Gaspar Dutra à frente do país surge a Fundação da Casa Popular, o primeiro órgão a nível federal dedicado à política de habitação para a população de baixa renda. Em 1964, já no regime militar que implanta uma longa ditadura, é criado o Banco Nacional de Habitação, empresa que buscava estimular a aquisição da casa própria, assim como a construção de habitações de interesse social por meio da iniciativa privada.¹⁹

É importante destacar que estas ações referentes à criação de moradias populares contribuíram para o crescimento populacional da Zona Oeste e, principalmente, de Campo Grande, além da autoconstrução, que ajudou na expansão de favelas e loteamentos informais (VERÍSSIMO, 2005). Ainda segundo o autor (VERÍSSIMO *apud* FONSECA, 2015, p. 150), o bairro cresceu, na década de 80, em noventa mil sua população.

O Estatuto da Cidade, criado em 2001, traçaria novos rumos para a política urbana brasileira (BONDUKI *apud* REIS, 2017, p. 31). Mas a criação do programa Minha Casa Minha Vida pelo governo Lula em 2009, oriundo de uma política emergencial para a crise econômica vivida na época, se constituiria num importante capítulo na história urbana e habitacional do Rio de Janeiro (REIS, 2017).

Com o objetivo de diminuir o déficit habitacional do país, o Programa foi criado para incentivar a aquisição de unidades habitacionais e pensado, principalmente, para a população com renda de até 3 salários mínimos²⁰. O financiamento, promovido pelo governo federal, buscava também minimizar o impacto da crise econômica, através da geração de empregos e manutenção da renda e consumo. Dessa forma, o projeto estimava a criação de 2 milhões de moradias em todo o país com um investimento de R\$34 bilhões.

¹⁸ Tabela disponível no Anexo C.

¹⁹ Disponível em: <<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/link.php?idVerbete=1379>>. Acesso em: 27/04/2020.

²⁰ Disponível em: <<http://www.caixa.gov.br/poder-publico/programas-uniao/habitacao/minha-casa-minha-vida/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 28/04/2020.

Em pouco mais de dez anos, ele se mostrou parcialmente satisfatório no que tange à questão habitacional, mas também foi atravessado por conflitos e interesses.

Dados obtidos por Leitão e Araújo (2012) junto à Secretaria Municipal de Habitação do Rio de Janeiro, mostram que a Zona Oeste concentra o maior número de empreendimentos do Minha Casa Minha Vida na cidade. O programa também foi usado pela prefeitura como política de reassentamento. A justificativa para a remoção das famílias são as áreas de risco, como encostas e favelas, e espaços que sediarão megaeventos na cidade. Esse núcleo também foi movido para bairros da Zona Oeste, como afirmam os autores (CARDOSO *et. al.*, 2013).

É necessário compreender que não se pode pensar a habitação urbana sem o desenvolvimento urbano (MARICATO, 2019). Ermínia Maricato, professora aposentada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo²¹, também pontua uma importante consequência do déficit de atuação do Estado em algumas regiões. "Hoje, em muitos lugares, é o crime organizado que controla esses conjuntos, porque são ilhas, não tem nada em volta, é perfeito para essas organizações." (MARICATO, 2019)²². Nesse contexto de omissão estatal expande-se a milícia, que o sociólogo Ignácio Cano, no relatório final da CPI das Milícias, define a partir de cinco características simultâneas:

1. controle de um território e da população que nele habita por parte de um grupo armado irregular.
 2. o caráter coativo desse controle.
 3. o ânimo de lucro individual como motivação central.
 4. um discurso de legitimação referido à proteção dos moradores e à instauração de uma ordem.
 5. a participação ativa e reconhecida dos agentes do Estado.
- (ALERJ, 2008, p. 36)

A atuação das milícias se dá em diversos bairros da Zona Oeste do Rio, incluindo Campo Grande. O grupo atua na cobrança de taxas para o uso de serviços como água, gás, internet e até mesmo segurança contra eles próprios. Uma série de reportagens intituladas "Minha Casa Minha Sina", feitas pelo Jornal EXTRA, em 2015, mostrou a realidade de quem vivia em condomínios comandados por esses grupos. Um dos entrevistados pela equipe de reportagem conta que ele e sua família decidiram sair do apartamento após

²¹ Também já atuou como Secretária de Habitação e Desenvolvimento Urbano (1989-1992) e Secretária Executiva do Ministério das Cidades (2003-2005).

²² Trecho retirado de entrevista ao site Instituto Humanitas Unisinos. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/587974-moradia-urbana-tem-que-levar-em-consideracao-a-politica-urbana-principalmente-de-terra-urbana-entrevista-especial-com-erminia-maricato>. Acesso em: 01/05/2020.

serem ameaçados pelo grupo. Ele também alega que em 2012 cada morador do condomínio pagava R\$15 por mês. Em 2013 esse valor subiu para R\$25 e quem não pagasse poderia ser expulso do imóvel ou até morto.²³

Ao retomarmos o pensamento de Ermínia Maricato acerca do assunto, fica evidente porque a política de habitação não pode ser separada das demais políticas públicas em sua execução. “O Estado esteve presente porque construiu o conjunto [...] mas não assegurou mais nada, não tem cidade ali — e não moramos na casa, moramos na cidade.” (MARICATO, 2019).

Percebe-se nessas políticas de moradia popular um movimento em comum, que consiste em agrupar pessoas de baixo poder aquisitivo nas zonas mais distantes e com menor infraestrutura da cidade. Essa lógica contribui para uma segregação socioespacial e imobilidade urbana, à qual Milton Santos abre um leque de reflexões:

Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. E o mesmo se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? (SANTOS, 2007, p. 63)

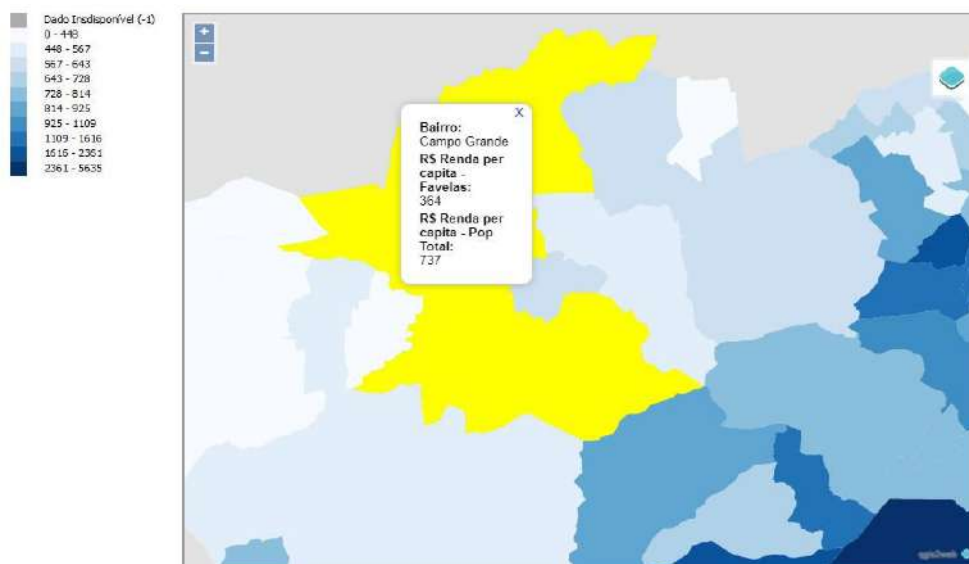
²³ Disponível em: <<https://extra.globo.com/casos-de-policia/milicia-traffic-expulsam-moradores-ate-funcionaria-da-prefeitura-de-conjuntos-do-minha-casa-minha-vida-15670014.html>>. Acesso em: 02/05/2020.

3. Os desarranjos do transporte no espaço urbano

“Cada homem vale pelo lugar onde está” (SANTOS, 2007, p. 107). Com essa frase, Milton Santos desenvolve um pensamento que relaciona o valor do indivíduo com o lugar que ele ocupa no território. Ele defende que esse valor “vai mudando, incessantemente, para melhor ou para pior, em função da acessibilidade (tempo, frequência, preço), independentes de sua própria condição.” (SANTOS, 2007, p. 107). Ainda segundo o autor, mesmo que um indivíduo disponha das mesmas condições que outro, o que define se ele é mais ou menos cidadão é o território onde está localizado.

A Fundação Getúlio Vargas (FGV) elaborou um mapa, baseado em dados do Censo 2010, com a renda per capita da população do Rio de Janeiro dividido por bairros e favelas.²⁴ O mapa é composto por uma escala de valores crescentes e varia de 0 a 11, sendo 0 os bairros com dados indisponíveis, 1 os bairros com renda de R\$ 0,00 a R\$ 448,00 e 11 os bairros com renda de até R\$5.635,00. Conforme pode-se observar na figura abaixo, Campo Grande ocupa o nível 6 na escala, com o valor em renda per capita por população total de R\$ 737,00, menos que um salário e meio.²⁵

Figura 5: Indicador econômico do bairro Campo Grande na cidade Rio de Janeiro



Fonte: FGV Social²⁶

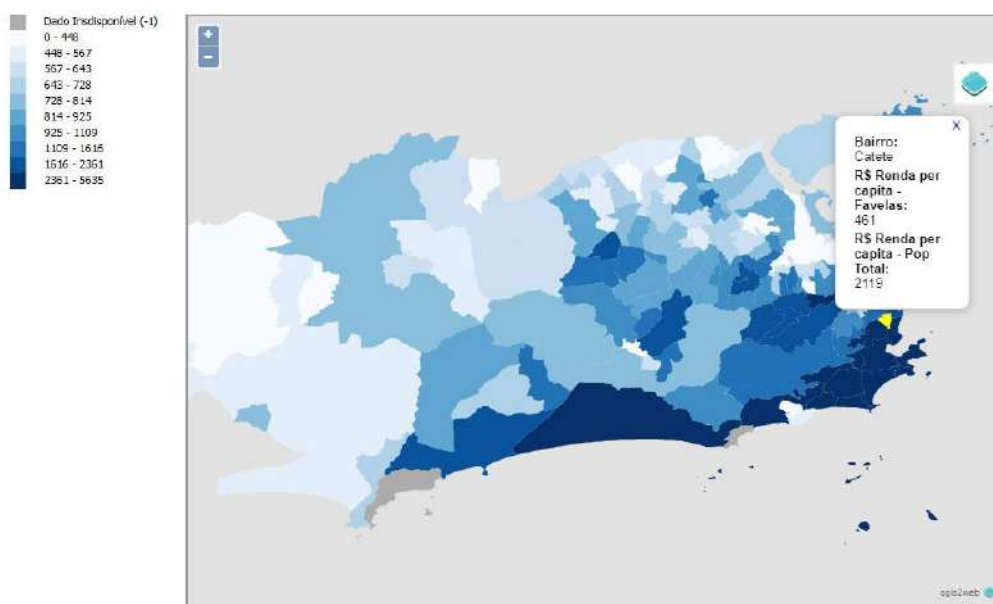
²⁴ Disponível em: <<https://cps.fgv.br/Renda-Rio>>. Acesso em: 19/05/2020.

²⁵ Valor referente ao salário mínimo nacional de 2010. Disponível em: <http://www.guiatrabalhista.com.br/guia/salario_minimo.htm>. Acesso em: 19/05/2020.

²⁶ Disponível em: <https://www.cps.fgv.br/cps/bd/mapas/mapa-renda-favelas-bairro-quantil/index.html>. Acesso em: 19/05/2020.

É interessante notar que mesmo com a diversidade econômica da cidade, todos os bairros da Zona Sul ocupam os níveis 10 e 11 da escala. O bairro do Catete apresenta a menor renda per capita por população total da região, com R\$ 2.119,00, e o bairro da Lagoa possui renda per capita por população total de R\$ 5.635,00, a maior do Rio de Janeiro, conforme podemos observar nas figuras abaixo (Figuras 6 e 7).

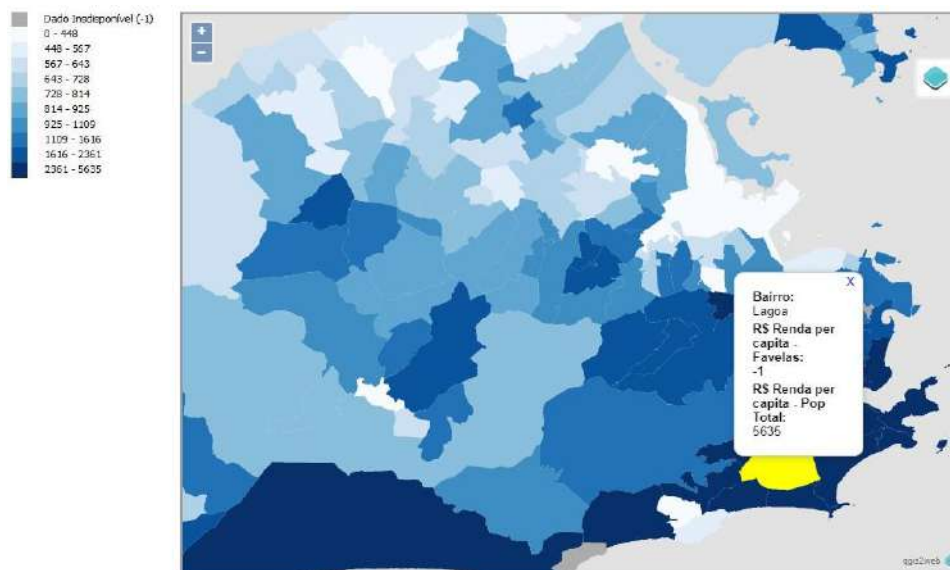
Figura 6: Indicador econômico do bairro Catete na cidade Rio de Janeiro



Fonte: FGV Social²⁷

²⁷Disponível em: <https://www.cps.fgv.br/cps/bd/mapas/mapa-renda-favelas-bairro-quantil/index.html>. Acesso em: 19/05/2020.

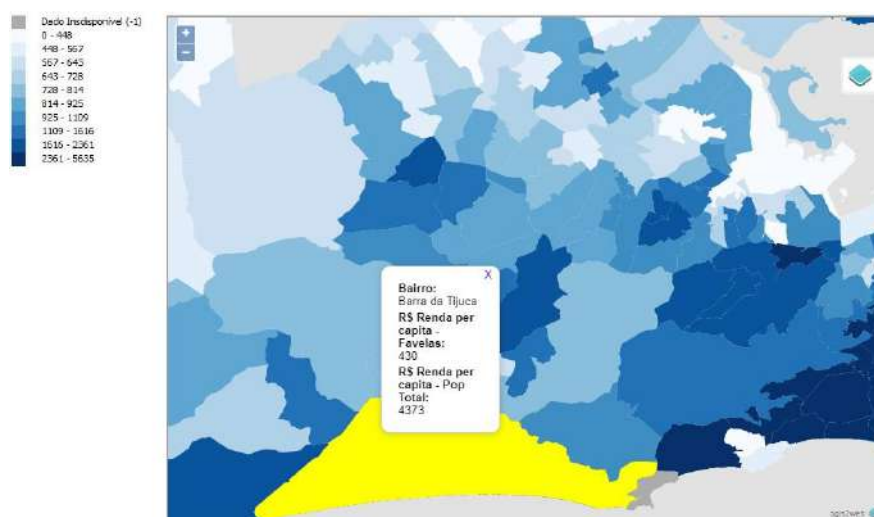
Figura 7: Indicador econômico do bairro Lagoa na cidade do Rio de Janeiro



Fonte: FGV Social²⁸

Outro dado relevante nessa pesquisa é que a Barra da Tijuca, apesar de estar localizada na Zona Oeste da cidade, apresenta renda per capita por população total equivalente aos bairros da Zona Sul, sendo até superior a alguns deles, conforme ilustrado na figura 4. Mais adiante essa informação nos ajudará a entender as políticas públicas de mobilidade urbana pensadas para essa região.

Figura 8: Indicador econômico da Barra da Tijuca na cidade do Rio de Janeiro



Fonte: FGV Social²⁹

²⁸Disponível em: <https://www.cps.fgv.br/cps/bd/mapas/mapa-renda-favelas-bairro-quantil/index.html>. Acesso em: 19/05/2020.

Cada uma dessas imagens mostrando que a ocupação do território está diretamente vinculada à questão econômica serve de abertura desse capítulo, que procurará evidenciar a relação entre territorialidade e a mobilidade dos transportes, historicamente deficitária, na cidade do Rio de Janeiro, o que provoca uma segunda segregação social.

3.1. A distância entre as mobilidades urbana e humana

Trabalharemos neste subcapítulo ideias e conceitos relacionados à mobilidade urbana, sendo essa compreendida como “a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nela envolvidas.” (SEMOB *apud* GOMIDE, 2006, p. 244).

Em 2001, foi criado o Estatuto da Cidade³⁰ - a primeira legislação federal com diretrizes sobre a política urbana do país e regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988. É dele que surge, em 2003, o Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDTU/RMRJ). Esse regimento, criado a partir das necessidades específicas de cada município e revisto, pelo menos, a cada dez anos, busca orientar ações de investimento de infraestrutura para os sistemas de transporte viário ou coletivo.

Em 2015 o transporte passa a ser considerado um direito social garantido pelo art. 60 da Constituição Federal³¹. A realização da Copa do Mundo de Futebol, em 2014, e das Olimpíadas, em 2016, garantiram ao Rio de Janeiro diversas transformações no transporte público. Entre as principais mudanças ocorridas nos últimos dez anos, destacam-se: a criação do *Bus Rapid Transit*³²(BRT), do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), a expansão do metrô com a linha 4 (com a ligação da Barra da Tijuca a Ipanema) e a implantação do bilhete único, que permite tarifas integradas com desconto ou isenção ao se utilizar mais de um meio de transporte dentro de um determinado período de tempo.

O preço da passagem de ônibus na cidade, em 2020, é de R\$4,05, o que coloca o Rio na 10ª posição em ranking que compara o valor nas capitais brasileiras, de acordo com

²⁹Disponível em: <https://www.cps.fgv.br/cps/bd/mapas/mapa-renda-favelas-bairro-quantil/index.html>. Acesso em: 19/05/2020.

³⁰Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em: 20/05/2020.

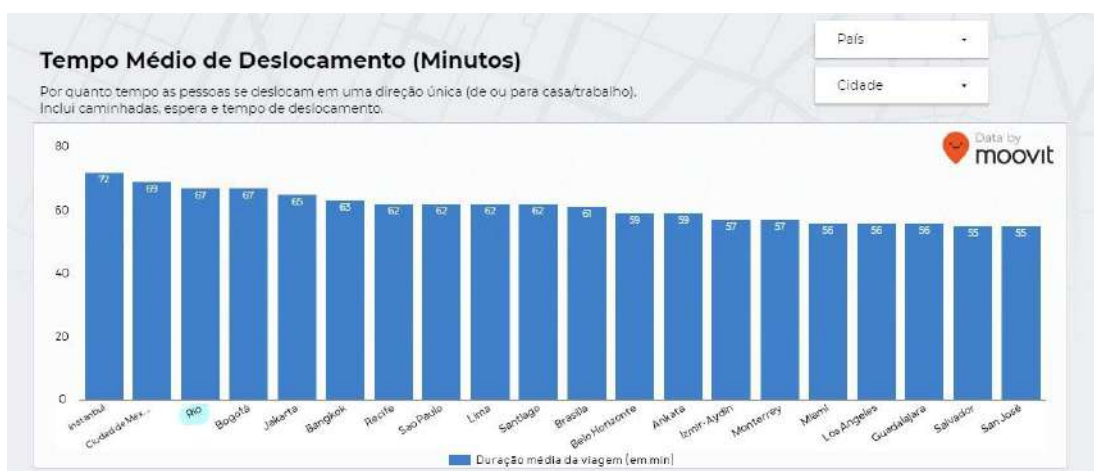
³¹Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/norma/540693/publicacao/15622390>>. Acesso em: 25/05/2020.

³² Trânsito rápido de ônibus, em tradução livre. Basicamente, um modelo de transporte coletivo de média capacidade.

a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)³³. Mesmo sem ocupar as primeiras posições da lista, como Porto Alegre, Belo Horizonte ou Curitiba, outros dados dão conta de que o Rio de Janeiro ainda está longe de um resultado satisfatório quando o assunto é transporte público, sendo o seu sistema um dos piores do país.

Um estudo realizado em 2019 pela empresa Moovit³⁴ analisou 99 metrópoles de 25 países e coloca o Rio como uma das três cidades com o maior tempo de deslocamento, onde 47% dos passageiros levam pelo menos uma hora para chegar ao seu destino³⁵, conforme mostram as figuras abaixo:

Figura 8: Tempo de deslocamento no Rio de Janeiro é o terceiro maior das cidades analisadas ao redor do mundo, com média de 67 minutos



Fonte: Moovit³⁶.

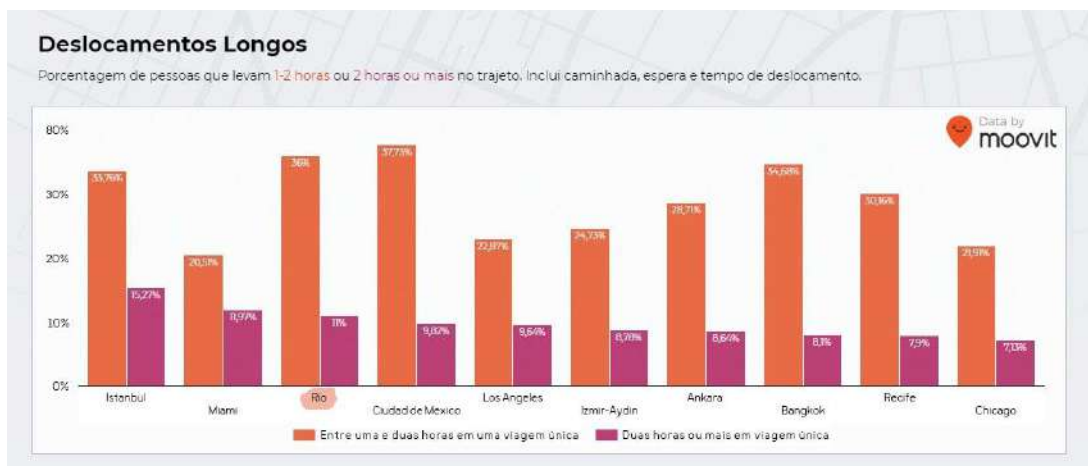
³³ Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/>>. Acesso em: 25/05/2020.

³⁴ Moovit é uma empresa israelense de mobilidade como um serviço, desenvolvedora de um aplicativo gratuito de mobilidade urbana com foco em informações de transporte público e de navegação.

³⁵ Disponível em: <https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%ABlico_Brasil_Rio_de_Janeiro-322>. Acesso em: 25/05/2020.

³⁶ Disponível em: <https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%ABlico_Brasil_Rio_de_Janeiro-322>. Acesso em: 25/05/2020

Figura 9: 36% dos passageiros levam de uma a duas horas nas viagens e 11% levam duas horas ou mais



Fonte: Moovit³⁷

O estudo também mostrou que na cidade do Rio de Janeiro 50% dos passageiros fazem exatamente duas baldeações por viagem e 15% três baldeações ou mais. Além disso, 41% percorrem mais de 12km em suas viagens. Os passageiros ao serem questionados sobre o que os faria usar o transporte público com mais frequência, apontaram como principais motivos: um cronograma de chegadas e partidas mais confiável (49,7%), tarifas mais baratas (48,9%) e transportes menos cheios (45,3%).

Os números recentes nos ajudam a compreender as dificuldades enfrentadas no transporte público pelos moradores da cidade do Rio de Janeiro. Com tantos desafios a serem solucionados, alguns especialistas e estudiosos já começam a debater com mais intensidade o conceito de mobilidade humana. Segundo o Instituto Mobih, a mobilidade humana amplia a ótica pela qual tem sido trabalhada e cria novas possibilidades, já que no novo conceito o principal foco do debate são as pessoas e não o transporte³⁸. Se a cidade é feita de pessoas e por pessoas, é importante que todo e qualquer aspecto de mobilidade seja pensado para atendê-las, independentemente de onde e como se deslocam.

A pesquisa do Moovit não aponta a porcentagem de passageiros participantes do estudo para cada zona da cidade. No entanto, a fim de investigar com mais profundidade o

³⁷Disponível em: <https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%ABlico_Brasil_Rio_de_Janeiro-322>. Acesso em: 25/05/2020

³⁸Disponível em: <<https://www.onmobih.com.br/mobilidade-humana-aprenda-agora-o-que-e-esse-conceito/>>. Acesso em: 25/05/2020.

sistema de transporte coletivo, iremos detalhar o que ocorre no bairro de Campo Grande, principal objeto de estudo, dividindo-o em dois eixos.

3.2. Sistema rodoviário

O bairro é atravessado por duas importantes rodovias que fazem ligação com outras regiões da cidade. a Avenida Brasil, que se estende por toda a Zona Oeste, percorre parte da Zona Norte e termina no Centro do Rio, e a Estrada Rio São Paulo, que permite a ligação com municípios da Baixada Fluminense. Campo Grande também tem estradas que, além de fazerem ligação com os bairros vizinhos, levam em direção à Barra da Tijuca, região que concentra muitos trabalhadores oriundos do bairro. Além disso, o terminal rodoviário é o mais importante dos bairros no entorno, abrigando ônibus interestaduais e intermunicipais.

Segundo dados da Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro³⁹, Campo Grande possui 89 linhas de ônibus atendendo a região. Dessas, sete linhas são executivas e 82 são convencionais. Apenas três linhas (366, 397 e 398) dão acesso direto ao Centro do Rio, com algumas variáveis entre serviço expresso ou parador⁴⁰.

No que tange às linhas executivas, que são mais caras, seis das sete existentes dão acesso à Zona Central da cidade. E de todas as 89 linhas, somente uma faz ligação com a Zona Sul do Rio, através do ônibus expresso “2334 Campo Grande x Castelo”, com trajeto pela orla e destino final no Centro da cidade. No entanto, a viagem tem 155 paradas, leva aproximadamente 187 minutos⁴¹ e está disponível pelo valor de R\$18,85, o que torna o serviço pouco usual para grande parte dos moradores devido ao tempo de deslocamento e custo.

Em geral, as linhas de ônibus do bairro não apresentam resultado satisfatório para seus usuários. Reportagem feita pelo jornal Extra, em julho de 2019, mostra que na lista das piores linhas de ônibus do Rio, Campo Grande ocupa metade do ranking⁴². O ranking foi elaborado pela Secretaria Municipal de Transportes e teve como base as linhas com o

³⁹ Documentos internos. Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro. 05 de junho de 2019.

⁴⁰ O que diferencia os serviços é que o primeiro faz uso da faixa expressa da Av. Brasil, o que diminui o tempo de deslocamento.

⁴¹ Disponível em: <https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-line-2334-FRESC%C3%83O-Rio-de-Janeiro-322-1042945-639945-0>. Acesso em: 01/06/2020.

⁴² Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/na-lista-das-piores-linhas-de-ônibus-do-rio-campo-grande-ocupa-metade-do-ranking-23845359.html>>. Acesso em: 17/06/2020.

maior número de reclamações. Os aspectos considerados envolvem condutas dos motoristas e cobradores, estado de conservação dos veículos, escassez, intervalos das viagens e superlotação.

Outro serviço que atende a região é o BRT, inaugurado em 2012 sob a gestão do então prefeito Eduardo Paes e do governador Sérgio Cabral. O corredor TransOeste, que conta com 60km de pista exclusiva, possui 62 estações e quatro terminais, que liga a Barra da Tijuca aos bairros de Santa Cruz e Campo Grande. O objetivo deste transporte era reduzir o tempo de deslocamento até a Barra da Tijuca. Atualmente, o corredor transporta 206 mil passageiros por dia⁴³.

Com a inauguração do BRT, linhas da Zona Oeste foram extintas e outras foram criadas para levar até pontos próximos das estações expressas. Essa mudança fez com que os bairros periféricos da Zona Oeste, incluindo Campo Grande, tivessem como única alternativa de transporte público para chegar à Barra da Tijuca o BRT ou linhas executivas, que são mais caras. A diminuição no tempo de deslocamento até a Barra da Tijuca foi confirmada pelos passageiros. No entanto, as condições em que esse deslocamento acontece são avaliadas como péssimas pela maioria dos usuários.

Reportagem realizada pelo telejornal RJTV⁴⁴, após um ano da inauguração do corredor TransOeste, mostra reclamações dos passageiros quanto à superlotação do serviço nos horários de pico. Com a promessa de virar um legado e atender às demandas de dois grandes eventos esportivos na cidade, a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas em 2016, em 2015 o BRT já colecionava problemas. Até janeiro daquele ano o serviço registrava mais de 40 acidentes desde a sua inauguração⁴⁵, com a maior parte deles na Zona Oeste. Naquele mesmo ano, dois ônibus do BRT TransOeste colidiram, deixando 150 pessoas feridas⁴⁶.

Em 2016, meses após as Olimpíadas terem acontecido na cidade, usuários do BRT reclamavam da insegurança nas estações. “O BRT melhorou a mobilidade, mas em compensação o número de assaltos aumentou muito, principalmente com arma branca, porque faca não faz barulho e intimida todo mundo. Quem não tem medo de uma faca?”,

⁴³ Disponível em:<<http://brt.rio/conheca-o-brt/>>. Acesso em: 17/06/2020.

⁴⁴ Disponível em:<<https://globoplay.globo.com/v/2630019/>>. Acesso em: 19/06/2020.

⁴⁵ Disponível em:<<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/01/brts-do-rio-ja-registraram-mais-de-40-acidentes-desde-2012-veja-lista.html>>. Acesso em: 19/06/2020.

⁴⁶ Disponível em:<<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/transito/noticia/2015/01/onibus-do-brt-batem-na-zona-oeste-do-rio.html>>. Acesso em: 19/06/2020.

questionava a vendedora Lúcia Helena, moradora de Campo Grande e uma das entrevistadas pela equipe de reportagem⁴⁷.

No ano seguinte, o consórcio responsável por administrar o sistema BRT anunciava que faria a retirada de todos os ônibus do corredor TransOeste em parte do trecho entre Campo Grande e Santa Cruz, prejudicando assim mais de 30 mil usuários⁴⁸. No entanto, a retirada dos ônibus articulados aconteceu somente em maio de 2018.

Em 2019 a prefeitura do Rio de Janeiro, sob a gestão de Marcelo Crivella, informava que faria intervenção no sistema de BRT por seis meses⁴⁹. Na época, a prefeitura alegou a alta insatisfação dos usuários com o serviço prestado. Mesmo após a intervenção, passageiros continuavam a reclamar dos atrasos dos ônibus, superlotação e estações fechadas.⁵⁰

É importante lembrar que desde 2010 o serviço de ônibus na cidade funciona por licitação pública e, a partir dela, são gerados contratos de concessão, regulamentados, geridos e fiscalizados pela Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro. Segundo a própria prefeitura, a nova organização do sistema “colocou fim à forma caótica como eram operadas desde a década de 1960.”⁵¹

Apesar da mudança é notório que o transporte continua precário, com nuances ainda mais acentuadas em regiões específicas da cidade. Essa precarização também opera como um processo de controle territorial, onde são criadas “dinâmicas de contenção que separam grupos profundamente estigmatizados numa sociedade moldada por discursos e políticas da insegurança e do medo” (HAESBAERT, 2015 p. 84), operando como um dispositivo que prejudica a mobilidade urbana.

Paralelo a isso, se torna cada vez mais popular e usual o transporte alternativo de vans e kombis no bairro e em grande parte da Zona Oeste. Esse movimento intenso e reativo, que dribla a falta de assistência e atravessa as barreiras impostas, pode ser entendido como um contornamento territorial (HAESBAERT, 2015), ainda que grande

⁴⁷ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/assustados-com-crimes-no-brt-moradores-pedem-aumento-na-seguranca-20398269>>. Acesso em: 19/06/2020.

⁴⁸ Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/11/10/brt-fechara-22-estacoes-por-causa-de-briga-entre-prefeitura-e-empresas-de-onibus-trecho-custou-r-100-mi.htm>>. Acesso em: 19/06/2020.

⁴⁹ Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-01/crivella-anuncia-intervencao-no-brt-e-reajuste-de-tarifas-de-onibus>>. Acesso em: 19/06/2020

⁵⁰ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/mesmo-apos-acordo-entre-prefeitura-consorcio-corredores-do-brt-ficam-abandonados-24073407>> Acesso em: 19/06/2020.

⁵¹ Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/exibeconteudo?id=6254448>> Acesso em: 20/06/2020.

parte deste transporte seja comandado por milícias, grupo com forte atuação política e econômica nesta região da cidade, como já enfatizamos⁵².

Os órgãos do Estado, efetivamente responsáveis por gerir o transporte alternativo na cidade, por vezes não dão conta do combate à ilegalidade e controle destes dispositivos. Nos oito primeiros meses de 2019 foram apreendidas pela Secretaria de Ordem Pública (Seop) 2.178 vans por apresentar alguma irregularidade. Um número maior do que a quantidade de vans autorizadas pela Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) a circular na cidade, que somam 2.069 permissionários⁵³.

3.3. Sistema ferroviário

O trem virou o meio de transporte comumente associado ao subúrbio e às classes mais humildes. Ele transporta diariamente milhares de pessoas. No seu interior camelôs comercializam grande diversidade de produtos. Eternizado nas músicas, muitos artistas brasileiros enxergam nos trens uma potência através das viagens rotineiras de seus usuários, mas também denunciam o modal pela precariedade do sistema oferecido.

Em 1984, a G.R.E.S Em Cima da Hora, uma escola de samba do bairro de Cavalcanti, Zona Norte do Rio, levou para a avenida um desfile abordando o assunto. Intitulada “33 – Destino Dom Pedro II”, a música composta por Guará e Jorginho das Rosas descrevia uma situação frequente na vida de muitos cariocas até os dias de hoje:

O suburbano quando chega atrasado/
O patrão mal-humorado/
Diz que mora logo ali/
Mas é poque não anda nesse trem lotado/
Com o peito amargurado/
Baldeando por aí⁵⁴

Como visto no capítulo anterior, o surgimento da malha ferroviária no Rio de Janeiro se dá no século XIX. O transporte foi importante para um efetivo desenvolvimento de outras regiões da cidade, como as Zonas Norte, Oeste e Baixada Fluminense. No entanto, rapidamente os trilhos e vagões se associaram às classes de menor poder aquisitivo e tornou-se notória a lentidão de investimentos no serviço ao longo dos anos.

⁵² Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/franquia-do-crime-2-milhoes-de-pessoas-no-rj-estao-em-areas-sob-influencia-de-milicias.ghtml>>. Acesso em: 25/06/2020.

⁵³ Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/08/5673558-vans-piratas-circulam-livremente-pela-zona-oeste-e-usuarios-dizem-nao-ver-fiscalizacao.html>>. Acesso em: 25/06/2020.

⁵⁴ Disponível em: <<https://www.letras.mus.br/jovelina-perola-negra/1325787/>>. Acesso em: 28/06/2020.

Com a popularização dos trens nos subúrbios e o crescente número de usuários, as locomotivas a vapor, utilizadas até o início do século XX, foram substituídas por trens elétricos a partir dos anos 30 para realizar viagens mais rápidas e em maior número. No entanto, a eletrificação das vias férreas que começou nos anos 30 chegou ao bairro de Campo Grande somente em 1944 e em todo o ramal Santa Cruz, que atende à região, no ano seguinte (FERNANDES, 2012).

A privatização do setor ferroviário, em 1998, marca importante capítulo na história deste meio transporte, haja vista que ele já sofria desprestígio pela população devido à precarização do sistema e superlotação nas viagens. O Consórcio Bolsa 2000, que garantiu o controle do sistema pelo valor de R\$280 milhões, criou a Supervia Trens Urbanos S.A, responsável pelo setor no Rio de Janeiro até os dias atuais⁵⁵.

Mais de duas décadas com a SuperVia à frente do sistema, a precariedade no serviço prestado é o principal assunto discutido entre os usuários e abordado pelos meios de comunicação. Em 2018 a SuperVia foi classificada como a pior empresa em atendimento ao cliente no país, de acordo com ranking EXAME/IBRC de atendimento ao consumidor⁵⁶. O estudo ranqueia anualmente as melhores e piores empresas em atendimento e é elaborado pela Revista Exame e o Instituto Ibero Brasileiro de Relacionamento com o Cliente.

Das 170 empresas finalistas naquele ano, a SuperVia ocupou o último lugar do ranking com a pontuação de 31,80, numa escala final que vai de 0 a 100. No ano seguinte e nos dois anos anteriores a empresa também figurou entre as piores. O presidente do IBRC, Alexandre Diogo, declarou na época que “as pessoas usam o transporte da SuperVia por obrigação”. Um levantamento feito pela Agência Pública mostrou que de 2007 a 2018 ocorreram 285 casos de homicídio culposo provocado por atropelamento ferroviário e 138 casos de lesão corporal culposa provocada por atropelamento ferroviário nos municípios que são cortados por trens da SuperVia⁵⁷.

No dia 6 de junho de 2020 a empresa anunciou a interligação entre os ramais Deodoro e Santa Cruz, dando fim ao primeiro e transformando o segundo. Assim, o ramal Santa Cruz, que já percorria todo o trecho do ramal Deodoro com destino a Zona Oeste, passa a operar com trens paradores em caráter definitivo. Entre as justificativas

⁵⁵ Disponível em:<<https://trensfluminenses.wordpress.com/2012/09/06/supervia-e-o-processo-de-privatizacao-dos-trens/>>. Acesso em: 13/07/2020.

⁵⁶ Disponível em:<<https://ibrc.com.br/ranking-exame-ibrc/>> Acesso em: 13/07/2020.

⁵⁷ Disponível em:<<https://apublica.org/2018/07/os-trens-da-morte-na-baixada-fluminense/>>. Acesso em: 13/07/2020.

apresentadas pela concessionária estão a redução no tempo de viagem e um aumento nos assentos ofertados.

No entanto, após a mudança, passageiros alegam que o tempo de viagem aumentou e os trens continuam cheios. Antes, o serviço do ramal Santa Cruz era expresso e levava cerca de 1h40 min para percorrer as 35 estações. Após a mudança, a viagem pode levar até duas horas para ser concluída. Uma Ação Popular foi aberta no Tribunal de Justiça para cobrar maiores explicações da concessionária.

3.4. Mentens cansadas, corpos dominados

O trajeto de transporte público realizado pela população da Zona Oeste, mas que também se estende aos demais territórios periféricos rumo às outras regiões da cidade, pode ser caracterizado como uma forma de tortura e reforça a dinâmica exploratória da sociedade capitalista na qual estamos inseridos. Nos anos 70 o filósofo Michel Foucault construiu o conceito de "corpos dóceis" como uma medida utilizada para o exercício do poder, manutenção do controle na sociedade e força de produção de trabalho.

O corpo só se torna força útil se é ao mesmo tempo corpo produtivo e corpo submisso. Essa sujeição não é obtida só pelos instrumentos da violência ou da ideologia; pode muito bem ser direta, física, usar a força contra a força, agir sobre elementos materiais sem no entanto ser violenta; pode ser calculada, organizada, tecnicamente pensada, pode ser sutil, não fazer uso de armas nem do terror, e no entanto continuar a ser de ordem física. (FOUCAULT, 1987, p. 29)

O conceito, que originalmente teve como principal objeto de estudo o modelo do panóptico adotado pelas prisões dos séculos passados, pode ser associado ao modo como o sistema de transporte público do Rio de Janeiro precariza os indivíduos que o utilizam, em todos os aspectos. O dispositivo de controle e exploração não está atrelado somente ao ambiente micro que o forma, mas ele funciona dentro de um sistema que permite que o transporte seja algo desumano.

Décadas depois dos estudos desenvolvidos por Foucault, o filósofo sul-coreano Byung-Chul Han elabora um novo conceito para dar conta das mudanças que nos atravessam e nos caracterizam no que ele define como sociedade do cansaço. Para Han, a sociedade de Foucault, que tinha como principal símbolo a disciplina, não é mais a sociedade de hoje, já que esta foi substituída pelo desempenho. Se o que pautava a

sociedade disciplinar era o não e a negatividade por trás da proibição, na sociedade do desempenho o que predomina é a positividade do poder ilimitado.

Basicamente, a premissa que marcará esta sociedade é a de que você pode ser o que quiser. Mas o que permanece igual e faz com que a população continue a ser controlada e explorada? O desejo de maximizar a produção. “O sujeito de desempenho é mais rápido e mais produtivo que o sujeito da obediência. O poder, porém, não cancela o dever. O sujeito de desempenho continua disciplinado. Ele tem atrás de si o estágio disciplinar.” (HAN, 2015, p. 15).

A análise de Han é importante para melhor entendermos a maneira como os corpos reagem à tortura sofrida no transporte público, muitas vezes concentrados em si ou em seus aparelhos tecnológicos. Ler, estudar, assistir ou consumir um produto enquanto realiza uma viagem longa em condições precárias se tornou rotina para a maioria da população. Pois o extenso tempo de deslocamento de uma zona da cidade para outra não pode gerar a sensação de perda, mas sim de investimento, já que na sociedade do cansaço o indivíduo é tomado pela positividade de ser responsável por si e pelo seu sucesso.

As consequências diretas da busca incessante pela elevação de desempenho são, entre outras, o esgotamento e a depressão, sendo esta última considerada pela Organização Mundial da Saúde como a doença do século XXI. “O excesso de trabalho e desempenho agudiza-se numa autoexploração. Essa é mais eficiente que uma exploração do outro, pois caminha de mãos dadas com o sentimento de liberdade.” (HAN, 2015, p. 16).

Todo esse contexto nos permite compreender a noção de pobreza trabalhada por Milton Santos, que afirma que este conceito passa pelo princípio da acessibilidade, que vai se dar de maneira desigual em diferentes partes do território. Para Santos, “morar na periferia é se condenar duas vezes à pobreza”. (SANTOS, 2007, p. 143). Duas porque observam-se os modelos econômico e territorial.

A cidade não pode ser vista como um lugar neutro, já que atravessa nosso imaginário e perpetua nossos corpos cotidianamente. A produção do espaço urbano é central nas crises do capitalismo para ele se reproduzir e continuar acumulando (HARVEY, 2014). Se a cidade é, então, um produto do capital, a qualidade de vida para habitá-la torna-se uma mercadoria, onde direitos básicos, que deveriam ser garantidos a todos de maneira igualitária, irão funcionar em maior ou menor escala de acordo com o quanto se pode pagar. Veremos a seguir que essa lógica inclui também serviços de cultura e lazer.

4. Que cidade queremos?

Antes de desenvolvermos este capítulo, é importante esclarecer minimamente o conceito de direito à cidade, ideia chave que vai fundamentar toda a discussão das próximas páginas. O conceito de direito à cidade surge em 1968 com o filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre, no livro intitulado *Le droit à la ville*, escrito a partir das mudanças urbanísticas ocorridas na cidade de Paris naquela mesma época. Em linhas gerais, Lefebvre trará uma noção do direito à cidade como um direito de toda a sociedade urbana de usufruir das qualidades e benefícios da cidade.

Projetada num campo político-filosófico, Lefebvre coloca a industrialização e a luta de classes como os pontos principais dessa ideia. Para ele, a vida urbana é composta essencialmente dos encontros ocasionados pelo que é diferente, a multiplicidade da vida. Quando essa diversidade se extingue, com o proletariado expulso do centro urbano e levado às periferias, aquilo conhecido como vida urbana deixa de existir. Lefebvre, então, acredita que o direito à cidade só é possível em uma sociedade com um modelo diferente do capitalismo. (LEFEBVRE, 2001)

Algumas décadas depois, o geógrafo britânico David Harvey retomará os pensamentos de Lefebvre disposto a apresentar uma nova análise do processo urbano e capitalista atual. Para Harvey, o direito à cidade é possível e deve ser compreendido e pautado de maneira coletiva e atendendo às necessidades de todos, como já defendia Lefebvre, e não de uma pequena elite.

No entanto, para ele o direito à cidade estaria não só proporcionando aos indivíduos que usufruíssem de tudo aquilo que a cidade absorve, mas também dando-lhes a liberdade de fazê-la e refazê-la cotidianamente. Não se trata somente de ter acesso, mas essencialmente, de poder criar, construir, reconstruir e mudar a si mesmo através das mudanças feitas na cidade.

Não se trata de um direito individual uma vez que esta transformação depende, inevitavelmente, do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização. A liberdade de criar e recriar nossas cidades e a nós mesmos é, eu quero argumentar, um dos mais preciosos e dos mais negligenciado dos nossos direitos humanos (HARVEY, 2008, p.1, tradução nossa)⁵⁸

⁵⁸ No original: *"The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources: it is a right to change ourselves by changing the city. It is, moreover, a common rather than an individual right since this transformation inevitably depends upon the exercise of a collective power to reshape the processes*

Se o direito à cidade não deve ser lido como individual e sim coletivo, ele pressupõe o acesso e aproveitamento da cidade como direitos de todo e qualquer cidadão. Não existe uma interpretação única para o que é o direito à cidade, o que não deve esvaziar o conceito ou torná-lo menos importante. A partir dos escritos de Lefebvre, diversas interpretações foram criadas e difundidas de maneiras diferentes.

No Brasil, as análises de Lefebvre, Harvey e outros teóricos acerca do tema foram bem recebidas e disseminadas pelo território. Os estudos sobre os protestos de junho de 2013, o Ocupe Estelita e o caso da Vila Autódromo são exemplos disso. Fato é que o direito à cidade abarca diferentes lutas, demandas por necessidades básicas como o direito à moradia, ao transporte, ao lazer e nos direciona a fundamentos como democracia, cidadania e autonomia (TAVOLARI, 2016).

No Brasil, em julho de 2001 foi criado o Estatuto da Cidade, que regula os artigos sobre política urbana da Constituição Federal. Essa legislação "estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental"⁵⁹.

O Estatuto da Cidade oferece diretrizes gerais que devem ser cumpridas pelos municípios a partir de um Plano Diretor. Dentre essas diretrizes, podemos destacar algumas, como:

- garantia do direito a cidades sustentáveis;
- oferta de equipamentos urbanos, comunitários, transporte e serviços públicos adequados;
- evitar a exposição da população a riscos de desastres;
- justa distribuição dos benefícios e ônus do processo de urbanização;
- regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda.

Essa política nacional traz diretrizes com grande potencial para modificar a realidade urbana do país, sendo a legislação brasileira do direito à cidade tida como referência no mundo. No entanto, o que se pode observar é que mesmo com os instrumentos legais para a realização dessas mudanças, o território brasileiro ainda apresenta realidades discrepantes, até mesmo nas grandes metrópoles, como Salvador, São

ofurbanization. The freedom to make and remake our cities and ourselves is, I want to argue, one of the most precious yet most neglected of our human rights."

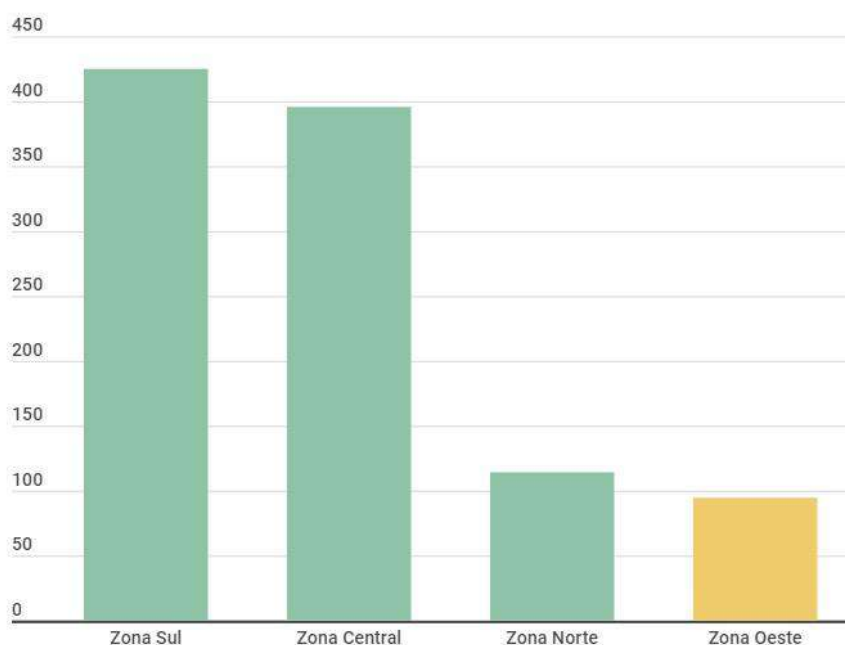
⁵⁹ Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em: 04/09/2020.

Paulo e Rio de Janeiro. Tomando como base o objeto de estudo deste trabalho, veremos a seguir alguns exemplos que demonstram essa desigualdade.

Segundo um levantamento feito em 2019 por alunos da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, a UNIRIO, a Zona Oeste é a região do município com o menor número de equipamentos culturais⁶⁰. O levantamento consistiu em desenvolver uma base de dados por meio de outras quatro bases já existentes disponibilizadas pela Prefeitura do Rio por meio do site www.data.rio.

Essa análise gerou um resultado de 1030 equipamentos culturais espalhados pela cidade, divididos em quatro categorias: espaços e centros culturais, escolas de música, museus e patrimônio histórico, artístico e cultural. A hipótese do grupo é de que estes equipamentos estão concentrados nas zonas central e sul. Hipótese confirmada, como veremos abaixo:

Figura 10: Equipamentos culturais do município do Rio de Janeiro divididos por zona.



Fonte: Enactamar⁶¹

⁶⁰ Disponível em: <https://rstudio-pubs-static.s3.amazonaws.com/551011_d024dfcb05fc43a5ab1d1be4a6ead341.html>. Acesso em: 04/09/2020.

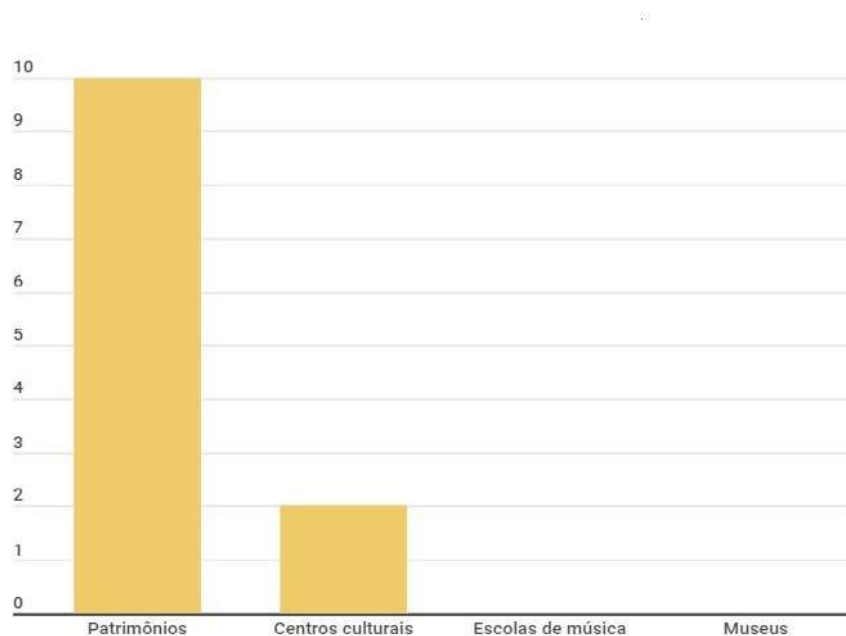
⁶¹ Disponível em: <https://rstudio-pubs-static.s3.amazonaws.com/551011_d024dfcb05fc43a5ab1d1be4a6ead341.html>. Acesso em: 04/09/2020.

No gráfico acima (Figura 10) é possível notar a distribuição desigual no número de equipamentos culturais da cidade por região. Dos 1030 equipamentos analisados, quase 80% deles ficam concentrados nas regiões Sul e Central, possuindo cada uma, respectivamente, 425 e 396 equipamentos. A Zona Norte ocupa a terceira posição com 114 e a Zona Oeste com 95, menos de 10% do número total. Como já ressaltado anteriormente, a Zona Oeste é a maior das regiões do município e sua extensão equivale a quase 74% do território.

Historicamente, as zonas Central e Sul da cidade tiveram um investimento econômico maior do Estado em detrimento das outras regiões, como já foi exposto anteriormente. Isso ajuda a entender por que a maior parte dos equipamentos culturais concentram-se nesses espaços, já que o incentivo ao turismo da cidade também é concentrado majoritariamente ali.

Dos 95 equipamentos culturais mapeados na Zona Oeste do Rio, 12 estão em Campo Grande. A partir das quatro categorias levantadas durante a análise (espaços e centros culturais, escolas de música, museus e patrimônio histórico, artístico e cultural), veremos em quais categorias se encaixam os equipamentos do bairro Campo Grande.

Figura 11: Equipamentos Culturais de Campo Grande por categoria.



Fonte: Enactamar⁶²

⁶² Disponível em: <https://rstudio-pubs-static.s3.amazonaws.com/551011_d024dfcb05fc43a5ab1d1be4a6ead341.html>. Acesso em: 04/09/2020.

É importante destacar a falta de museus no bairro. Apenas dois dos equipamentos são centros culturais que desenvolvem, efetivamente, atividades com o público. Um deles é a Lona Cultural Elza Osborne, pioneira no projeto de Lonas Culturais na cidade. O teatro de arena, que já existia desde 1958, recebeu em 1993 a doação de uma das lonas utilizadas nas reuniões e conferências do evento Eco-92⁶³. O objetivo da doação das lonas para espaços já existentes era democratizar o acesso à cultura em bairros periféricos do Rio de Janeiro.

Fruto de uma parceria entre organizações não-governamentais (ONGs) locais e a Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro que, desde 1993, através da construção de equipamentos culturais polivalentes, vem inserindo subúrbios carentes, desconectados do eixo valorizado, no “roteiro” de cultura e lazer da cidade, e revitalizando as praças onde se instalam, anteriormente deterioradas. Tão ou mais importante do que estes efeitos urbanísticos, o projeto logra, em termos sociais, instaurar um novo sentimento de ‘autoestima’ nos moradores dos bairros envolvidos, valorizando um ‘pertencimento’ ao bairro e resgatando identidades locais. (FERRAN, 2007, p. 84)

Pouco tempo depois o projeto foi implementado em Bangu. Apesar da proposta social, não demorou para que surgisse interesse político que visasse sua expansão, já que em 1996 o público total das Lonas de Campo Grande e Bangu tornou-se superior ao de toda a Rede Municipal de Teatros (que na época somavam 14), ultrapassando 65 mil pessoas.

O circuito de Lonas então se espalhou para outros bairros da cidade, como Realengo, Anchieta, Vista Alegre, Jacarepaguá etc. Vinte e sete anos depois, com passagens de artistas nacionais e internacionais pelos seus palcos, as Lonas Culturais enfrentam inúmeros problemas, como a falta de repasse de verbas da prefeitura, manutenção das instalações e problemas estruturais.

Apesar de antigo e pioneiro num projeto de proporção municipal, esse não é o único equipamento cultural de Campo Grande a fazer história. Em agosto de 1962 foi inaugurado o Cine Palácio, o maior cinema de rua do Rio, que contava com 1.950 lugares. Três décadas depois, em setembro de 1990, o Cine Palácio foi comprado pela Igreja Universal do Reino de Deus e desativado.

⁶³ Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em junho de 1992.

Dos cinemas de rua que ainda existem na cidade, nenhum deles chega perto da capacidade de lugares que o Cine Palácio já teve. Os tradicionais Cine Odeon e Cinema Roxy tem, respectivamente, 584 e 919 lugares. O Espaço Itaú de Cinema, inaugurado em 2005 e considerado recente em relação aos outros, possui lotação máxima de 940 lugares, o que ainda é menos da metade do que era ofertado pelo Cine Palácio.

Figura 12: Manchete do Caderno D no jornal O Dia em 1990



Fonte: Instagram Zona Oeste nova geração.⁶⁴

O imóvel é tombado pela Secretaria Municipal de Cultura que determina que as características originais do espaço sejam mantidas. O cinema permanece desativado e com uma unidade da Igreja Universal do Reino de Deus funcionando no local, uma das 22 espalhadas pelo bairro, que tem forte presença religiosa em toda a Zona Oeste.

Não por acaso, em 2016 o bispo licenciado da Igreja Universal, Marcelo Crivella, foi eleito prefeito da cidade do Rio de Janeiro com larga vantagem sobre seu principal concorrente, Marcelo Freixo, nas zonas eleitorais da Zona Oeste da cidade. Segundo reportagem do jornal *O Globo*, “dados do Tribunal Regional Eleitoral (TRE) mostram que,

⁶⁴ Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CAHGMA2gDTi/>. Acesso em: 22/09/2020

dos 1.700.030 votos que ele conquistou no segundo turno, 223.217 (13,13%) saíram de sete zonas eleitorais da região de Campo Grande.”⁶⁵

Dentre as promessas feitas por Crivella relacionadas à infraestrutura, constava a criação de um Parque em Campo Grande de 122 mil metros quadrados, o equivalente a mais de 10 campos de futebol. O espaço contaria com atrações e características muito semelhantes às do Parque de Madureira, como anfiteatro, pista de skate e quadras poliesportivas. No entanto, o projeto apresentado em outubro de 2017 ainda não foi licitado.

A falta de investimentos na criação de espaços de cultura e lazer nas regiões suburbanas e periféricas da cidade trazem consequências devastadoras a longo prazo. O sociólogo francês Pierre Bourdieu desenvolveu uma vasta obra entre as décadas de 1960 e 1980, com a elaboração de conceitos que serão cruciais para compreender esta problemática.

As teorias criadas por ele dialogam com as contribuições anteriores feitas por Émile Durkheim, Max Weber e Karl Marx. Entre as principais conceituações de Bourdieu, utilizaremos quatro: capital social, capital cultural, poder simbólico e violência simbólica.

Nas análises feitas por Bourdieu, a palavra capital assume a mesma conotação utilizada no campo econômico, numa espécie de valoração, seja social ou cultural. No campo social esse capital vai estar ligado ao acesso a recursos de uma(s) rede(s) de relações, institucionalizadas ou não, de conhecimento ou reconhecimento mútuo (BOURDIEU, 1986). Temos como exemplos a família, a escola e grupos de interesses em comum, dos mais variados tipos.

A rede de capital social tende a influenciar diretamente o capital cultural de cada indivíduo. Para Bourdieu, o capital cultural deve ser entendido como o acesso a diferentes signos, valores e significados que geram um acúmulo de vantagens e tendem a orientar, trazer um olhar diversificado do mundo e promover uma mobilidade social. Esse capital é adquirido em ações e práticas concretas, por meio da aquisição de conhecimentos em livros, filmes, museus etc.

Bourdieu dedicou grande parte da sua pesquisa e escritos à área da educação, na qual fundamentou seu conceito de capital cultural. Segundo ele, a dificuldade de aprendizagem de muitos alunos é oriunda do acesso desigual anterior a códigos e valores

⁶⁵ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/crivella-quer-parque-em-campo-grande-inspirado-no-de-madureira-21979616>>>. Acesso em: 22/09/2020.

que são trabalhados institucionalmente. Isso gera um desnível de conhecimento que acentua as desigualdades existentes fora da sala de aula. Para Bourdieu, o que muitas vezes é interpretado como falta de inteligência, na verdade é consequência de um sistema de oportunidades diferentes para cada grupo social. (CAZELLI, 2005)

Tanto o campo social como cultural de cada indivíduo é perpassado por uma estrutura de classes que, de maneira geral, define o tamanho de seu capital, a depender, principalmente, do fator econômico. Os conceitos de capitais, elaborados por Bourdieu, são instrumentos que edificam e explicam a força do poder simbólico, que o autor define como “esse poder invisível, o qual só pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não querem saber que lhe estão sujeito ou mesmo que o exercem” (BOURDIEU, 1989, p. 7).

O poder simbólico, que sucede o acúmulo dos capitais social, econômico e cultural, é mais eficiente que qualquer outro tipo de poder. O poder simbólico é criado por pessoas que têm acesso a esses dispositivos de conhecimento e vão definir os códigos e padrões da sociedade em geral, através de sistemas simbólicos como a língua e a arte. Sua efetividade é maior que qualquer outro tipo de poder porque se dá no campo da subjetividade e faz com que tudo pareça natural.

O poder simbólico é um poder de construção da realidade que tende a estabelecer uma ordem *gnoseológica*: o sentido imediato do mundo (e, em particular, do mundo social) supõe aquilo a que Durkheim chama de conformismo lógico, quer dizer, «uma concepção homogênea do tempo, do espaço, do número, da causa, que torna possível a concordância entre as inteligências. (BOURDIEU, 1989, p. 9)

Se através de bens culturais o indivíduo encontra mecanismos para ascensão social e legitimação do poder, estes passam a ser, então, uma moeda de troca na sociedade. A falta de investimento em cultura⁶⁶ em determinadas regiões da cidade funciona como um artifício de dominação. Quando se naturaliza que lugar de museus e demais espaços

⁶⁶Estamos usando o termo cultura no sentido de bens culturais (ou seja, aquilo que é construído como uma espécie de “alta cultura”). Ao fazer isso, evidentemente, não estamos desconsiderando que cultura é um conceito infinitamente mais abrangente e envolve as práticas, valores, ações, significações produzidas pelo homem ao viver cotidianamente. A cultura pressupõe não uma valoração, mas o reconhecimento de que todos produzem cultura em atos de vida. (WILLIAMS, 2011.) (Sobre o tema cf. WILLIAMS, Raymond. *Cultura e Sociedade*, Rio de Janeiro: Vozes, 2011); (Cf. também WILLIAMS, Raymond. *Cultura*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000). Disponível em: <<http://www.periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/ricultsociedade/article/viewFile/7755/4806>>. Acesso em: 23/09/2020.

culturais devem ser, necessariamente, nas zonas Central e Sul da cidade, constrói-se uma narrativa que vai legitimar o poder simbólico atuante.

Essa legitimação se dá por meio de um processo conhecido como violência simbólica. A violência simbólica é, portanto, a naturalização e legitimação de um discurso com valores de uma classe sobre outra, mas incorporada e difundida por toda a sociedade de uma maneira sutil e, muitas vezes, silenciosa.

Para além das violências simbólicas já inseridas em todas as esferas da sociedade, como racismo, machismo e homofobia, podemos destacar as violências que perpetram o imaginário social quando se fala de subúrbio e periferia, frequentemente relacionadas à marginalização. Esse olhar tende a caracterizar essas regiões como violentas, carentes e que não consomem ou produzem cultura. O que nos permite afirmar que o espaço é um lugar de violência simbólica.

A baixa oferta do Estado em equipamentos e espaços culturais gratuitos ou a preços acessíveis na região dificulta as opções de lazer próximas de casa para os moradores do bairro mais populoso do Rio, mas não impede que surjam manifestações espontâneas. Afinal, os corpos que se locomovem diariamente para outras regiões da cidade vendendo a sua força de trabalho também são corpos pensantes, que não só desejam consumir cultura, mas também são capazes de produzi-la. Nos últimos anos muitos movimentos surgiram em Campo Grande, a fim de minimizar o déficit causado pelo Estado e semear o que já é plantado na região. Veremos alguns exemplos a seguir.

Em outubro de 2017, foi criado o Clube de Leitura ZO, um espaço para que leitores da Zona Oeste da cidade interagissem e trocassem opiniões acerca de uma obra literária indicada mensalmente para leitura. O principal objetivo é fomentar o interesse à leitura na Zona Oeste do Rio de Janeiro. O projeto já passou por bairros como Campo Grande, Santa Cruz, Bangu e gerou novos frutos. A partir do clube de leitura, surgiram dois outros movimentos, o projeto de oficina de escrita, inédito e único na Zona Oeste, realizado com aulas presenciais e online, e uma festa literária de Campo Grande, a Flicamp.

José Fontenele é morador de Campo Grande, escritor, jornalista e idealizador dos projetos. Ele conta que a iniciativa surgiu a partir de uma indignação pessoal por não encontrar espaços assim no bairro. “Essa percepção vem de um projeto histórico de descaso com os bairros periféricos, sobretudo para áreas culturais, que passa a ideia de que

não há outras pessoas interessadas em livros e/ou leitura por aqui, o que é um engano” (FONTENELE, 2020).⁶⁷

De outubro de 2017 a dezembro de 2019 ele organizou, pelo menos, 25 encontros do clube. O engajamento dos leitores fez com que, em 2018, surgisse a festa literária de Campo Grande, mais conhecida como Flicamp. Em 2019 o evento presencial chegou a reunir 500 pessoas ao longo do dia e chamou a atenção da mídia, com matérias publicadas no jornal Extra e na Globo News.⁶⁸

A Flicamp 2020, realizada de maneira virtual em outubro, oferece ao público entrevistas com autores, mesas de debates e oficinas diversas. O homenageado desta edição é o educador Paulo Freire, considerado um dos mais notáveis na história da pedagogia mundial. A madrinha da festa é a escritora Conceição Evaristo, eleita a Personalidade Literária do Ano pelo Prêmio Jabuti 2019, o mais tradicional prêmio literário do Brasil.

Fontenele defende que o mais importante é a existência de um trabalho como esse no bairro. “Acredito que esse trabalho de formiga cultural é sobre um dia de cada vez, sem se preocupar com o montante específico de impactados, mas com a continuidade das ações e a paixão pela causa cultural literária” (FONTENELE, 2020).

Quando o assunto é carnaval, Campo Grande também tem se reinventado e criado novas possibilidades de entretenimento local. Em 2017 surgiu o bloco de rua chamado “Cordão da Bola Laranja”. O nome faz alusão ao produto que foi fundamental para o desenvolvimento do bairro nos anos de 1940. Entre os objetivos do bloco estavam a valorização do bairro e a intenção de promover um carnaval de rua característico do subúrbio.

⁶⁷Entrevista realizada pela autora por e-mail com José Fontenele em 27/09/2020. Disponível na íntegra no Anexo D.

⁶⁸ Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/feira-literaria-na-igreja-de-campo-grande-tera-debates-contadores-de-historia-shows-23996421.html>> , <<http://g1.globo.com/globo-news/jornal-globo-news/videos/t/videos/v/campo-grande-no-rio-ganha-festa-literaria-inedita/8037994/?fbclid=IwAR3VLSyEND-Cnkvs69JhKzONu69pGaacV0Rf01UGvEQJCH-dxJ1xFiRtjtc>>. Acesso em: 28/09/2020.

Figura 13: Imagens do carnaval de rua do bloco Cordão da Bola Laranja



Fonte: Instagram Cordão da Bola Laranja⁶⁹/ Imagens de Angelo Nery e Cayo Lames.

É importante destacar aqui que os moradores de bairros como Campo Grande, Santa Cruz e Bangu encontram no carnaval de rua do Rio de Janeiro as mesmas dificuldades de acesso pelas quais são submetidos ao longo do ano com todos os outros eventos, já que o transporte é precário e a maior parte das atrações (blocos de rua e shows), realizam-se nas zonas Central e Sul da cidade.

A iniciativa do Cordão da Bola Laranja é mais uma que busca atender a demanda de consumo de um público existente e ignorado na maior parte do tempo. O grupo é formado por homens e mulheres que são instrumentistas, percussionistas e artistas circenses. Eles fazem um espetáculo ao som de samba, funk, marchinha, frevo, axé, entre outros. São jovens que se reúnem para, literalmente, botar o bloco na rua.⁷⁰

Tratando-se de música, outro bloco importante no bairro é o Bloco Batucandô. Com forte referência dos ritmos afro-brasileiros, eles buscam o resgate da ancestralidade através dos instrumentos tocados. Desde 2016 o Coletivo coordenado por Psé Diminuta oferece

⁶⁹ Disponível em: <<https://www.instagram.com/cordaodabolalaranja/?hl=pt-br>>. Acesso em 28/09/2020.

⁷⁰ Disponível em: <<https://riodecoracaotour.com.br/cordao-da-bola-laranja-bloco-com-personalidade-irreverencia-e-cultura-em-campo-grande-no-rio-de-janeiro>>. Acesso em: 28/09/2020.

uma oficina de percussão gratuita para crianças e paga para adultos, num valor de 100 reais, que formam a bateria do bloco e saem nos desfiles de carnaval anualmente.

A turma costuma ter, em média, 30 pessoas e a oficina é oferecida uma vez por semana. Nesses cinco anos de projeto já foram realizados workshops, cerca de 200 aulas e quatro desfiles abertos no Largo do Rio da Prata de Campo Grande. O bloco ganhou o bairro e teve uma resposta muito positiva e crescente, chegando a registrar 10 mil pessoas reunidas em um desfile parado.

Para Psé Diminuta, a inserção da Zona Oeste em políticas públicas deveria acontecer em maior escala, mas o bairro Campo Grande tem apresentado alternativas para esse problema. “Se tratando de Campo Grande, vejo hoje um movimento bom de levantamento de frentes como Os projetos Sambafulô, Fruta do Pé, Samba D’aurora, Baque Mulher, Cordão da Bola Laranja etc. Projetos esses viabilizados a partir de produtores sem qualquer incentivo público. Só temos dois teatros em Campo Grande, e em condições precárias”⁷¹ (DIMINUTA, 2020).

Para 2021 o principal objetivo é a formação de uma ONG e inserção de crianças carentes, oriundas de alguma escola do entorno onde ocorrem as aulas de oficina. A ideia é expandir o resgate da cultura afro através da música para as crianças, auxiliar o cognitivo, contribuir no aprendizado das ciências exatas e nos conhecimentos históricos.

Dos projetos citados neste trabalho, o IFHEP é pioneiro na região. O Instituto de Formação Humana e Educação Popular foi criado por um grupo de educadores em 2010 com o objetivo de executar projetos relacionados à educação popular. Administrado pelo próprio núcleo que o compõe, o IFHEP também forma diferentes coletivos das minorias que moram na Zona Oeste da cidade, tendo como característica em comum causas que busquem mudanças na região.

O IFHEP, além de promover encontros desses coletivos, organiza em seu espaço físico um pré-vestibular popular, preparação para escolas de ensino médio a preços populares, exibição de filmes gratuitos que estão fora do circuito comercial tradicional, saraus de poesia, rodas de dança e música, biblioteca comunitária e um grupo de pesquisa e estudo com foco nas comunidades da Zona Oeste do Rio de Janeiro.⁷²

⁷¹Entrevista realizada pela autora por e-mail com Psé Diminuta em 29/09/2020. Disponível na íntegra no Anexo E.

⁷² Descrição das atividades disponível em <<https://www.padrim.com.br/ifhep>>. Acesso em 30/09/2020.

Figura 14: Atividades do Instituto de Formação Humana e Educação Popular



Fonte: Instagram IFHEP⁷³

Os principais objetivos dos projetos descritos anteriormente são a inclusão, transformação e empoderamento do indivíduo suburbano e periférico, que tem seu acesso dificultado constantemente a determinados espaços. Eles refletem a importância do direito à cidade e de investimentos em infraestruturas dignas e políticas públicas de qualidade.

Henri Lefebvre e David Harvey, citados no início deste capítulo, concordam que para acontecer mudanças deve existir uma revolução urbana e que, portanto, o direito à cidade tem que passar por uma perspectiva revolucionária e não reformista. Harvey defende que o direito à cidade deve partir de um processo anticapitalista (HARVEY, 2014), já que, enquanto ele for incorporado pelo discurso neoliberal e tratado como moeda de troca, a cidade nunca será pensada de maneira igualitária para todos.

O direito inalienável à cidade repousa sobre a capacidade de forçar a abertura de modo que o caldeirão da vida urbana possa se tornar o lugar catalítico de onde novas concepções e configurações da vida urbana podem ser pensadas e da qual novas e menor danosas concepções de direitos possam ser construídas. O direito à cidade não é um presente. (HARVEY, 2013, p. 34)

⁷³ Disponível em: <<https://www.instagram.com/ifhep/?hl=pt-br>>. Acesso em 30/09/2020.

5. Pós-facio

O ano de 2020 será lembrado como o ano da pandemia causada pelo novo coronavírus, conhecido cientificamente como SARS-CoV-2. Segundo a Organização Mundial da Saúde, os coronavírus compõem um grande grupo de vírus, comuns em animais como gatos e morcegos. Dificilmente esses vírus são transmitidos aos seres humanos, mas quando acontece podem causar desde um resfriado até doenças mais graves, como as dos vírus SARS-CoV e MERS-CoV. Nesse caso, o novo coronavírus é o SARS-CoV-2, causa a doença Covid-19 e provoca uma Síndrome Respiratória Aguda Grave, podendo levar o indivíduo à morte⁷⁴.

A transmissão do vírus se dá no contato com secreções contaminadas com gotículas de saliva, espirro, tosse ou catarro. Deve-se evitar o contato próximo entre duas ou mais pessoas e, como medida de prevenção, é necessário lavar bem as mãos e usar máscara no rosto o tempo inteiro, caso saia de casa.

A cidade chinesa Wuhan, onde ocorreu o primeiro surto de coronavírus, foi isolada no dia 22 de janeiro. Em 11 de março a Organização Mundial da Saúde declarou a pandemia, pois a doença já havia atingido 118 mil casos em 114 países, com quase 5 mil mortes. Naquele mesmo dia, durante a coletiva de imprensa, o diretor-geral da OMS, Tedros Adhanom Ghebreyesus, fez um alerta. "Os números de casos, de mortes e o número de países afetados deve ser ainda maior nos próximos dias e nas próximas semanas" (GHEBREYESUS, 2020)⁷⁵.

Em 26 de fevereiro foi confirmado o primeiro caso do novo coronavírus no Brasil, um paciente de 61 anos deu entrada em um hospital em São Paulo. Em 12 de março o país registrou a primeira morte, uma mulher de 57 anos, também em São Paulo. No dia 20 de março, nove dias após a declaração de pandemia da OMS, o país já contava com 904 casos da doença e 11 óbitos. Em 10 de abril o Brasil registrava mil mortes pelo novo coronavírus e os números se alastravam rapidamente.

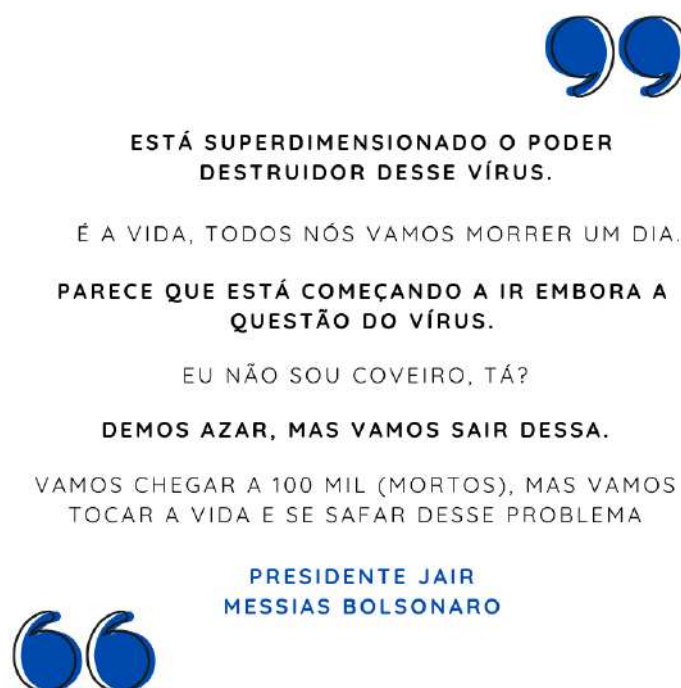
Não demorou para que o país atingisse 5 mil mortos (28 de abril), 10 mil (9 de maio), um milhão de casos espalhados pelo território (19 de junho), 50 mil mortes registradas (20 de junho) e ultrapassasse a marca de 100 mil mortes (8 de agosto). O *Jornal O Estado de S. Paulo* fez uma comparação das 100 mil mortes no Brasil por Covid-19 com

⁷⁴Disponível em: <<https://coronavirus.saude.gov.br/index.php/perguntas-e-respostas>>. Acesso em: 06/10/2020.

⁷⁵ Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/geral-51842518>>. Acesso em: 06/10/2020.

tragédias que já marcaram o país⁷⁶. A maior das comparações, que foi o deslizamento de terra na região Serrana do Rio, em 2011, não chega a 1% do número de mortes causada pelo novo coronavírus. A maneira como a pandemia foi conduzida no Brasil e as declarações irresponsáveis do presidente Jair Bolsonaro viraram manchetes no mundo inteiro. Abaixo, destaque para algumas:

Figura 15: Frases ditas pelo presidente Jair Bolsonaro em 2020 durante a pandemia de coronavírus



Fonte: Site de notícias UOL.⁷⁷

No Rio de Janeiro o número total de casos já passa de 275 mil e o número de mortos está próximo dos 19 mil⁷⁸. O bairro Campo Grande foi um dos epicentros da doença na cidade e no início de agosto somava mais de 400 óbitos desde o início da pandemia, enquanto outros bairros já apresentavam diminuição nos óbitos diários. Matéria produzida pelo Jornal *O Dia* fez um levantamento e constatou que a taxa de letalidade nos

⁷⁶ Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/infograficos/saude,brasil-chega-a-100-mil-mortes-por-covid-entenda-o-que-pode-evitar-tragedia-maior,1110077>>. Acesso em: 06/10/2020.

⁷⁷ Disponível em:<<https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2020/08/08/bolsonaro-pandemia-100-mil-mortes-fala.htm>>. Acesso em: 07/10/2020.

⁷⁸ Números referentes ao dia 07/10/2020.

bairros periféricos é muito maior do que em bairros com maior poder aquisitivo. Segundo o levantamento, em Campo Grande a taxa de letalidade chegou a 15,6%⁷⁹.

A Zona Oeste também liderou o Disk Aglomeração com denúncias de festas clandestinas e Campo Grande esteve entre os bairros mais citados nas reportagens. No dia 6 de maio, o prefeito Marcelo Crivella anunciou um “*lockdown* parcial” na cidade e bloqueou com grades e guardas municipais vias de acesso ao calçadão de Campo Grande, um dos espaços com maior movimentação de pessoas no bairro.

Mesmo sendo um dos bairros com o maior número de casos e óbitos no Rio de Janeiro, Campo Grande seguiu e segue desrespeitando as recomendações estabelecidas pela Organização Mundial da Saúde. O bairro, que deu o maior número de votos na cidade para a eleição de Jair Bolsonaro, estendeu uma faixa durante a pandemia em apoio ao presidente, com os seguintes dizeres: “Lojistas do calçadão de Campo Grande apoiam o capitão Bolsonaro.”

⁷⁹ Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2020/08/5963732-obitos-pelo-novo-coronavirus-disparam-em-campo-grande.html>>. Acesso em: 07/10/2020.

6. Considerações finais

Fazer um estudo sobre o bairro de Campo Grande se mostrou crucial no campo da comunicação à medida em que foram apresentados elementos referentes à memória e representação do espaço, tanto para os moradores como para a mídia, a partir de sua forma e organização. Campo Grande se apresenta como um escopo do que é a cidade, um constante espaço de trocas e relações sociais.

Os fatos apresentados ao longo deste trabalho relacionados à história do bairro de Campo Grande, sistema de transporte precário e dificuldade no acesso a outros espaços da cidade, permitem uma reflexão acerca de uma desigualdade estrutural característica da sociedade brasileira, que reforça estereótipos difundidos pelo senso comum, afasta as pessoas para além de uma distância geográfica já imposta e dificulta o conhecimento de outras realidades.

Essa desigualdade se manifesta repetidas vezes em espaços marcados e específicos da cidade, que tendem a corroborar uma lógica de que o acesso a direitos básicos como saneamento, transporte, moradia, educação e lazer, garantidos na Constituição para todo e qualquer cidadão, são um produto que só pode ser adquirido por quem tem condições de pagar por ele.

Os assuntos designados como ponto chave de cada capítulo, que estruturaram e ordenaram o que foi analisado, foram escolhidos por atravessar diretamente o que é necessário para se ter qualidade de vida em uma grande metrópole como o Rio de Janeiro. Os elementos citados no parágrafo anterior fazem parte de direitos básicos que, sem a existência de estruturas anteriores, não podem ser assegurados.

Se a cidade fosse um cérebro humano o transporte seria o cerebelo, responsável, entre outras coisas, por controlar os movimentos. O direito à cidade poderia ser categorizado como o córtex, já que em seu pleno funcionamento permite que o cérebro realize algumas das funções mais complexas e desenvolvidas, proporciona a interpretação de informações e é responsável pela nossa capacidade de pensamento.

Assim como no cérebro humano, onde cerebelo e córtex trabalham juntos para garantir o pleno funcionamento das demais operações, na cidade não é diferente. A precariedade dos dispositivos citados compromete a realização de outras ações e partes fundamentais de um mesmo grupo. Basta imaginar que a dificuldade de se movimentar ou pensar influencia diretamente o nosso desempenho com outras atividades.

Assim, o posfácio buscou apresentar uma reflexão sobre como a negligência do Estado atrelada à falta de acesso da população a recursos, tangíveis e não tangíveis, dificultam o pensamento crítico dos moradores acerca da vida e das possibilidades de transformá-la.

A mídia, então, assume papel fundamental de informar a população de maneira igualitária e denunciar irregularidades observadas, sem que isso privilegie os interesses de atores econômicos e/ou políticos e, principalmente, sem que a notícia reforce ideias preconceituosas de pessoas já marginalizadas na sociedade. O Código de Ética dos Jornalistas Brasileiros define que a finalidade das informações divulgadas pelos meios de comunicação deve ser de interesse social e coletivo, e o compromisso fundamental deste profissional é com a verdade dos fatos.

É importante esclarecer que Campo Grande é sim um bairro com inúmeros problemas e precariedades urbanas e sociais, fruto de, como já vimos anteriormente, desinteresse dos representantes governamentais. No entanto, quando a mídia insiste em noticiar somente estas informações, ela marginaliza e ignora toda a potencialidade latente da região. Sendo assim, o principal desafio do jornalista não é produzir a notícia, mas sim, garantir que as pessoas ali retratadas sejam observadas fundamentalmente como pessoas, e que a única diferença para os demais indivíduos de outras regiões da cidade seja, especificamente, a dívida urbana e social que o Estado possui com elas.

Pensando em outro viés de pesquisa possível entre a área de comunicação e o bairro Campo Grande, está a representação do bairro na mídia, com estudos e levantamentos dos principais assuntos noticiados envolvendo o território. Esse estudo permitiria a investigação minuciosa de como a imprensa constrói sua narrativa em relação aos bairros suburbanos e periféricos, além de análise das palavras utilizadas com maior frequência.

A preservação da memória da região por meio de grupos culturais também se manifesta como um importante fator a ser observado, visto que nos próprios estudos para elaboração deste trabalho a história da região é contada por poucos pesquisadores e, nem sempre com a riqueza de detalhes que outros espaços da cidade possuem. Nos dias atuais, a internet assume papel imprescindível na vida da maior parte da população urbana. Com isso, o estudo dos grupos de bairro se apresenta como uma linha de investigação interessante para compreender o uso dos atuais dispositivos envolvendo comunicação e tecnologia.

Para mim, sair de um bairro suburbano e periférico, chegar à maior universidade de comunicação do país e desenvolver um estudo sobre esta região é a oportunidade de devolver à população, ainda que indiretamente, os investimentos realizados na educação pública, gratuita e de qualidade. Passei todo o período de produção deste trabalho, que aconteceu durante a pandemia de coronavírus e durou nove meses, in loco. O que se mostra como um fato curioso, já que todo o período da graduação estive morando em outras regiões da cidade, justamente pelos problemas apresentados. Essa mudança fez toda a diferença e me permitiu enxergar nuances ainda mais de perto, já conhecidas por mim, mas que talvez não se mostrassem tão latentes se eu estivesse em outro lugar.

Não há dúvida de que o bairro mais populoso do Rio de Janeiro apresenta inúmeras possibilidades de estudo na área da comunicação, e em tantas outras. Comparado a outros bairros da cidade, Campo Grande aparece como objeto de estudo de trabalhos acadêmicos, em termos quantitativos, em menor número, mas de muita relevância. Esse detalhe se manifestou como um desafio, mas também um incentivo para a elaboração desta monografia. Espera-se que uma das consequências deste trabalho seja o fomento e produção de estudos cada vez mais frequentes a respeito da região. As bibliografias, narrativas e pesquisas apresentadas somaram para a construção de uma linha de abordagem possível, entre tantas outras, não se comprometendo a trazer soluções, mas sim expor adversidades e propor reflexões acerca do tema.

7. Referências bibliográficas

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – ALERJ. Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito Destinada a Investigar a Ação das Milícias no Âmbito do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em:

<https://static.congressoemfoco.uol.com.br/2018/12/relatorio_milicia.pdf>. Acesso em: 01/05/2020.

BORGES, Marília Vicente. Zoneamento no Rio de Janeiro dos anos 10 aos 70 do século passado. Congresso Latinoamericano De História Econômica. Jornada Uruguaia De História Econômica. Montevideú, 2007.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A, 1989.

_____, Pierre. **The Forms of Capital**. Nova York: Editora Greenwood Press, 1986.

CARDOSO, Adauto Lucio; NUNES JÚNIOR, Décio Rodrigues; ARAÚJO, Flávia de Sousa; SILVA, Nathan Ferreira da; ARAGÃO, Thêmis Amorim; AMORIM, Tomás Pires. Minha Casa Minha Sina: implicações da recente produção habitacional pelo setor privado na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro. In: CARDOSO, Adauto Lucio (Org.). **O Programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, Letra Capital, 2013.

CAZELLI, Sibebe. **Ciência, cultura, museus, jovens e escolas: Quais as relações?** Tese (Doutorado em Educação). Rio de Janeiro: PUC-Rio, p. 38-50, 2005.

FERNANDES, Nelson da Nobrega. Eletrificação do sistema suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil e a política urbana no Rio de Janeiro. In: CAPEL, Horacio; CASALS, Vicente; CUELLAR, Domingo. (Org.). **La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa y America (siglos XIX-XX) - Colección de Historia Ferroviaria**. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, nº 13. 1ed, v. 13, p. 5-20, 2012.

FERRAN, Márcia de Noronha Santos. **O papel da política cultural na gestão urbana: o desafio da hospitalidade**. Tese (Doutorado em Co-tutela). Universidade Federal da Bahia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, PPGAU/UFBA e Université de Paris 1 - École Doctorale de Philosophie. Salvador, 341p, 2007.

FONSECA, Priscilla Rodrigues. **O Impacto da Localização Diferenciada dos Investimentos na Estruturação Socioespacial da Cidade**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional / UFRJ, 226p, 2015.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: nascimento da prisão**. Petrópolis: Editora Vozes, 1987.

FRÓES, José N. S; GELABERT, Odaléia R. E. **Rumo ao Campo Grande por Trilhas e Caminhos**. Rio de Janeiro: sem editora, 2004.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. In: **Políticas sociais: acompanhamento e análise**. Brasília: Repositório do Conhecimento do IPEA. p. 242-250, 2006.

HAESBAERT, Rogerio. Sobre as i-mobilidades do nosso tempo (e das nossas cidades). *Revista Mercator*, Fortaleza: UFC, v. 14, n. 4, 2015.

HAN, Byung-Chul. **Sociedade do cansaço**. Petrópolis: Vozes, 80p, 2015.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do Direito à Cidade à Revolução Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

_____, David. The right to the city. *Revista New Left Review*, n. 53, p. 23-40, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITÃO, Gerônimo; ARAUJO, Helena. Quando o futuro repete o passado: uma análise dos conjuntos habitacionais produzidos pelo Programa Minha Casa Minha Vida na Cidade do Rio de Janeiro. In: Seminário Investigación Urbana y Regional. Anais do X Seminário Investigación Urbana y Regional. Bogotá: Pontícia Universidad Javeriana, 2012.

MOREIRA, Ruy. O rapto do subúrbio. IN: FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858-1945**. Editora Apicuri, GEOgraphia, vol. 14, n. 27, p.157-164, 2012.

OLIVEIRA, Raquel de Lucena. **Centralidade na Periferia: a Centralidade de Campo Grande na Zona Oeste da Metrópole Carioca**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Rio de Janeiro, Escola Politécnica da UFRJ, 138p, 2014.

REIS, Ana Luísa Pereira dos. **Questão Habitacional Brasileira: Uma Abordagem Histórica**. (Bacharelado em Economia). Rio de Janeiro, Instituto de Economia da UFRJ, 50p, 2017.

ROSSI, Bárbara Carvalho. **Rio de Janeiro de Pereira Passos: O poder da imagem na gestão da cidade**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social). Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional / UFRJ, 97p. 2017.

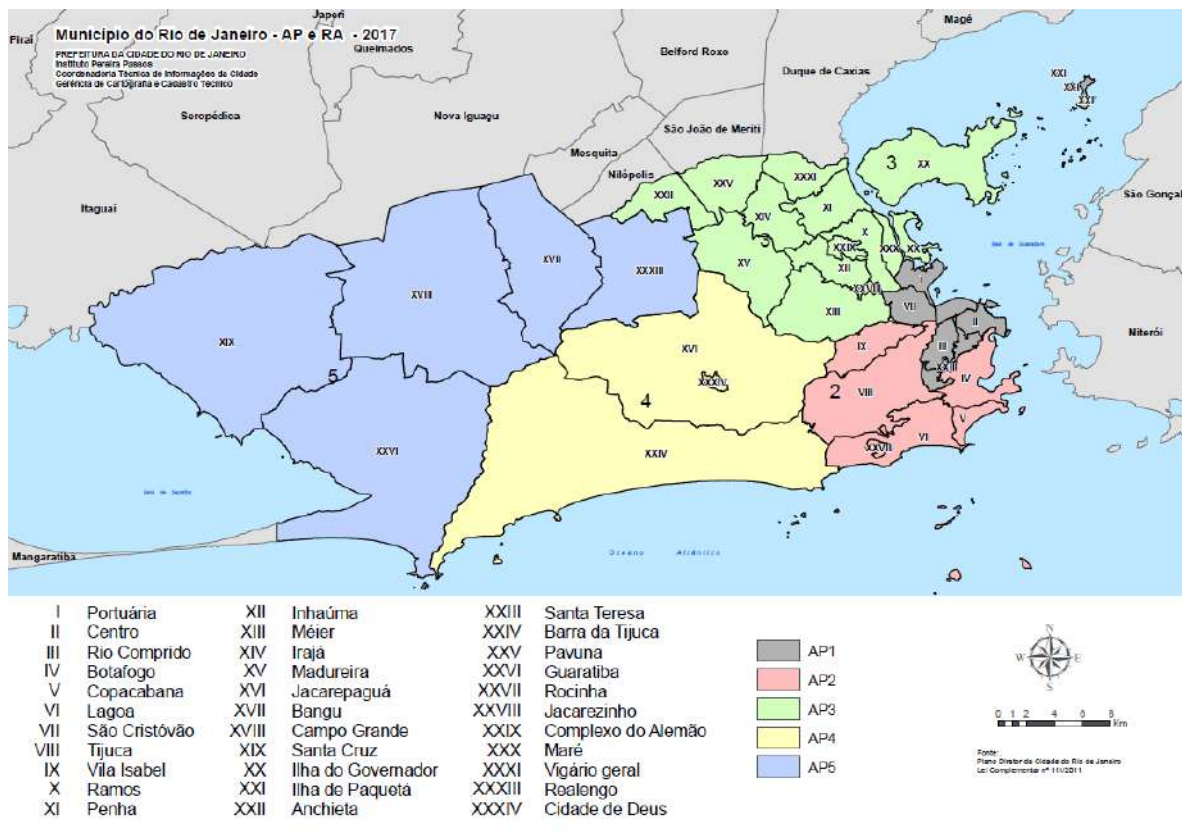
SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Edusp, 2007.

TAVOLARI, Bianca. **Direito à cidade: uma trajetória conceitual**. In: *Novos estudos*. São Paulo: CEBRAP [online]. vol. 35, p. 93-109, 2016.

VERÍSSIMO, Antônio Augusto. **Parcelamento do solo na cidade do Rio de Janeiro: um estudo sobre a produção informal da década de 40 aos anos 90**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional / UFRJ, 168p. 2005.

8. Anexos

Anexo A – Mapa do Município do Rio de Janeiro por AP e RA



Fonte: Instituto Pereira Passos, 2017.⁸⁰

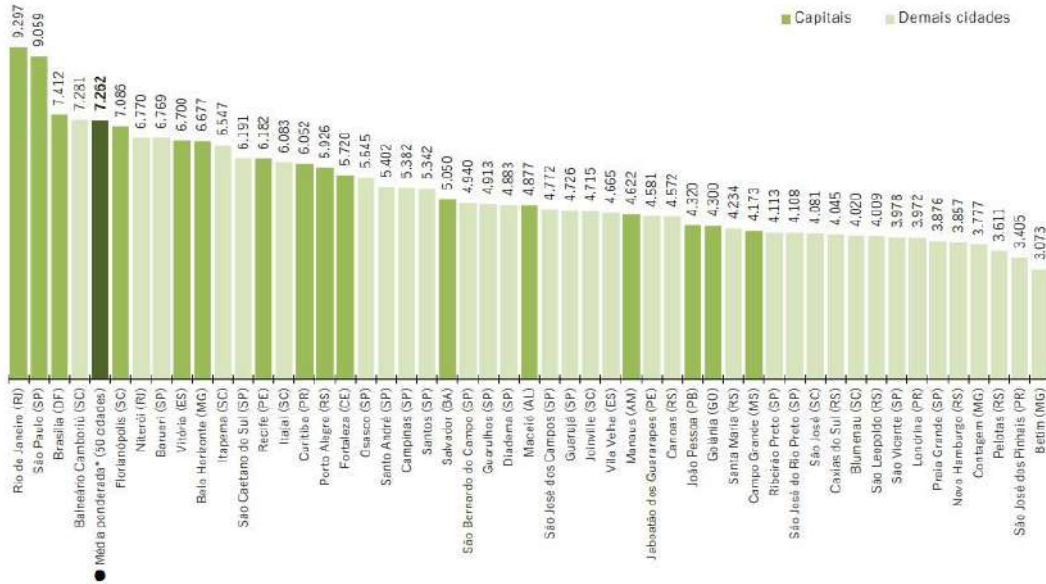
⁸⁰ Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/ipp>>. Acesso em: 30/03/2020.

Anexo B – Preço Médio de Venda por Cidade

PREÇO MÉDIO DE VENDA POR CIDADE



Comparativo do preço médio de venda de imóveis residenciais no último mês (R\$/m²)



Fonte: FipeZap. Nota: (*) média ponderada calculada com base nos dados das 50 cidades monitoradas pelo Índice FipeZap de Venda Residencial.

ÍNDICE FIPEZAP DE VENDA RESIDENCIAL

INFORME DE MARÇO/2020

Fonte: Fipezap, 2020.⁸¹

⁸¹ Disponível em: <<https://fipezap.zapimoveis.com.br/wp-content/uploads/2020/04/fipezap-202003-comercial.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

Anexo C – Maiores e Menores Valores por Zona, Distrito ou Bairro

RIO DE JANEIRO (RJ)



■ Informações socioeconômicas

População residente (2019)	6.719 mil pessoas
Área territorial (2018)	1.200 km ²
PIB per capita (2016)	R\$ 56.691 per capita
Domicílios (2018)	2.577 mil domicílios
Apartamentos (2018)	1.092 mil apartamentos
Renda média domiciliar per capita (2018)	R\$ 2.373 per capita

■ Últimos resultados do Índice FipeZap

Amostra FipeZap	260.818 anúncios
Varição ao mês (março/2020)	-0,03% ▲
Varição acumulada no ano (2020)	+0,10% ▲
Varição acumulada em 12 meses	-2,02% ▼
Preço médio (março/2020)	R\$ 9.297 / m ²

■ Mapa

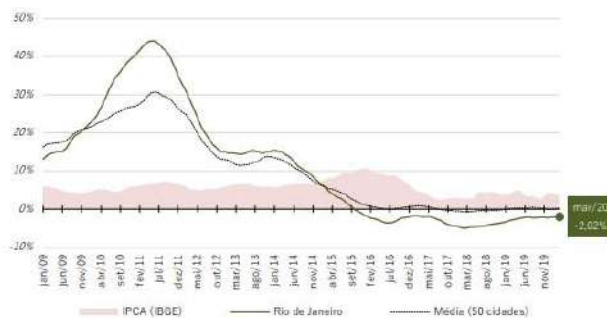


Preço médio mais alto (R\$/m²) Preço médio mais baixo (R\$/m²) Sem informação

Fonte: FipeZap e IBGE. Nota: (*) a Fipe não divulga informações detalhadas por zona, distrito ou bairro. Para dúvidas e outras solicitações, entre em contato em fipezap@fipe.com.br

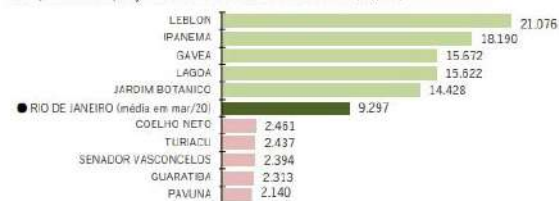
■ Variação acumulada em 12 meses

Série histórica do comportamento de preço médio de venda de imóveis residenciais (%)



■ Maiores e menores valores por zona, distrito ou bairro*

Comparativo da preço médio no último mês na cidade (R\$/m²)



ÍNDICE FIPEZAP DE VENDA RESIDENCIAL

INFORME DE MARÇO/2020

Fonte: Fipezap, 2020.⁸²

⁸² Disponível em: <<https://fipezap.zapimoveis.com.br/wp-content/uploads/2020/04/fipezap-202003-comercial.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

Anexo D – Entrevista na íntegra com José Fontenele

1- Por que criar um clube de leitura da Zona Oeste?

J.F.: No final de 2015 fui trabalhar na Zona Sul (morava em Campo Grande) em uma agência literária e, na mesma época, passei a participar de um clube de escritores em Botafogo. Até meados de 2017 não encontrava nada parecido em Campo Grande, e isso me deixava muito inconformado porque, mais uma vez, era como se acesso à cultura não existisse por aqui. Essa percepção originava-se a partir do projeto histórico de descaso com os bairros periféricos, sobretudo para áreas culturais, que passa a ideia de que não há outras pessoas interessadas em livros e/ou leitura por aqui, o que é um engano. Sem a iniciativa pública, passei a entender que deveria fazer algo; o descaso todo me impactava mais porque, como escritor, sentia que era necessário e fundamental criar um ambiente acolhedor para discutir livros e leitura. Afinal, eu pensava, se o escritor não se mexer para criar um espaço para discutir livros, quem o fará? Assim, em setembro de 2017, a minha inquietação foi compartilhada com outros amigos, Márwio Câmara, Wagner Guimarães e Paula Xisto, e assim começamos as atividades do coletivo literário Clube de Leitura ZO, com a ambiciosa meta de propiciar, mensalmente, um espaço acolhedor para amantes de livros e leitura em encontros presenciais pela Zona Oeste. Por motivos pessoais, Márwio, Wagner e Paula, já se afastaram do Clube de Leitura ZO, mas eu permaneci para dar continuidade.

2- Como surgiu a ideia da oficina de escrita e onde ela costuma acontecer?

J.F.: A Oficina de Escrita ZO começou como uma extensão dos princípios do Clube de Leitura ZO e uma ideia que eu pensava que podia dar certo. Como estávamos indo bem com as atividades do coletivo literário, e, na época (primeiro semestre de 2018), não encontrava qualquer oficina de escrita em CG ou imediações, pensei que certamente havia outros autores na região que não encontravam nenhum espaço para exercitar a escrita. Em paralelo, já havia participado de várias oficinas de escrita na Zona Sul por conta do meu próprio projeto literário. De forma que comecei a pensar na ideia da oficina em Campo Grande e procurei estudar mais escrita criativa, técnicas literárias e pedagogia para começar a ministrar as aulas. Procurei instrução e comecei a divulgar a ideia para amigos, que gostaram da iniciativa. Assim, em agosto de 2018, iniciei a primeira turma da oficina, que, naquela época, contou com 8 alunos. Desde aquela data, semestralmente, as aulas presenciais aconteciam no Ideias Espaço Criativo, em Campo Grande; por motivos da pandemia, em 2020, iniciei turmas online. Agora tenho 2 turmas em níveis diferentes e, ano que vem, pretendo manter aulas presenciais e online.

3- Quantos encontros já aconteceram desde que o clube de leitura foi criado?

J.F.: Não sei precisar. Nossos encontros, desde outubro de 2017, aconteceram mensalmente, mas algumas vezes nos dávamos “férias” em janeiro ou fevereiro, outras vezes não. De forma que não sei quantos eventos foram ao todo.

4- Qual a importância de um projeto como esse para o bairro?

J.F.: Mudar a lógica estadual, construída historicamente, de que bairros periféricos não são espaços para discutir e apreciar arte e/ou cultura.

5- Quantos jovens, aproximadamente, você acredita que foram impactados com essa iniciativa?

J.F.: Também não posso enumerar isso. Veja, o impacto dos eventos presenciais e agora as transmissões online, varia muito em cada pessoa. Uma coisa que aprendi com os eventos é que nunca conseguimos adivinhar o impacto do resultado até efetivamente o encontro acontecer. Características como o local, o(a) autor(a) do livro, as circunstâncias do dia, e mesmo o humor do participante, contribuem para o menor ou maior sucesso do encontro. Nos eventos presenciais, por exemplo, tínhamos entre 5 e 30 pessoas, na Flicamp do ano passado, por outro lado, tivemos 500 pessoas ao longo do dia na Paróquia Nossa Senhora do Desterro; o impacto foi tanto que foram ao ar 2 matérias na Globonews sobre o evento, mais jornal Extra e também veículos aqui da região. Acredito que esse trabalho de formiga cultural é sobre um dia de cada vez, sem se preocupar com o montante específico de impactados, mas com a continuidade das ações e a paixão pela causa cultural literária.

6- Fale um pouco da Flicamp e do "amadrinhamento" da escritora Conceição Evaristo na edição deste ano.

J.F.: Idealizei a I Flicamp como uma ideia de celebração para o primeiro aniversário do Clube de Leitura ZO. A ideia era fazer um evento mais impactante, com música e mesas de debate, por exemplo, para comemorar o aniversário do coletivo literário. Infelizmente, em 2018, tivemos vários problemas com a vida pessoal dos organizadores que nos fizeram adiar o evento. Para 2019, fiquei com a ideia na cabeça e comecei a trabalhar desde o primeiro semestre daquele ano para o evento acontecer. Com muita dor de cabeça nos bastidores, noites mal dormidas e estresses comuns aos eventos, o encontro na Paróquia Nossa Senhora do Desterro foi uma grande vitória não só para a intenção da Flicamp, mas para todo o bairro. Para este ano, assim que começamos a pandemia, estava inseguro sobre a continuidade do evento. Primeiro porque ainda estava com muita dor de cabeça da Flicamp do ano passado, segundo porque, com a pandemia, ficaria inviável fazer um evento maior que o anterior. Bons amigos me procuraram para dar continuidade ao projeto

e tínhamos até uma opção de lugar para abrigar o evento, contudo, como temos nossa responsabilidade, decidimos não fazer o evento presencial, mas apostar na transmissão online – não deixando a chama se apagar. A Conceição Evaristo era uma autora que gostaria de ter convidado para a I Flicamp, mas como havia uma certa insegurança e problemas de agenda, não foi possível falar com ela antecipadamente. Para este ano, desde março, já comecei a fazer os contatos para que ela participasse. Essa preparação e atenção ajudou com que ela aceitasse o convite de ser a madrinha da II Flicamp – uma vitória que certamente será muito impactante na festa. Conceição Evaristo é importantíssima para todos nós que lemos, escrevemos e compartilhamos essa versão de realidade.

7- Quais regiões da cidade você costuma acessar para se divertir?

Majoritariamente Centro e Zona Sul. Minha esposa gosta de andar de bicicleta, contudo não temos bicicleta porque não há ciclovias onde moramos (Santíssimo, Estrada da Posse). Assim, executamos uma verdadeira saga para pedalar: planejamos com antecedência o dia, pegamos ônibus até Coelho Neto, depois metrô até o Largo do Machado, depois andamos até o bicicletário de lá para pegar uma daquelas bicicletas com marca de banco, para finalmente o passeio na ciclovia. Pedalamos normalmente umas duas horas, depois, para evitar problemas ou violência, voltamos antes de anoitecer, quando ainda os meios de condução são suportáveis no fim de semana (dois terços do tempo dentro de condução e apenas um terço para o entretenimento de pedalar). Agora, se vamos para alguma festa naquelas regiões (Circo Voador, Fundação Progresso etc), planejamos pernoitar lá mesmo e só voltamos no dia seguinte. Apenas cinema usamos próximo de casa; o filme tem que ser muito bom para me obrigar ir na Barra da Tijuca. Eventos em CG e região acabamos indo pouquíssimo, seja por conta de ameaça de violência, falta de condução adequada ou dia e horário inviáveis.

8- O que é cidade para você?

Duas respostas. Utopicamente: um espaço comunitário com segurança e um código de ética comum respeitado onde o indivíduo possa acessar oportunidades para se realizar em termos culturais, científicos, filosóficos, econômicos e/ou políticos. Enfim, a soma positiva de um processo de convivência humana que existe desde as primeiras cidades da Babilônia, há mais de quatro mil anos.

Realisticamente: ano passado li de um autor (que não recordo o nome) que para se preencher um país é necessário todo tipo de pessoa: desajustados, viciados, apaixonados, mentirosos, violentos, bondosos, antiquados, cruéis, justos etc. Revolvendo e lembrando essa ideia, penso que cidade é principalmente o resultado desse aglomerado de pessoas com características tão diferentes entre si (pessoas, algumas delas indivíduos, outras, infelizmente, ainda não). E como resultado dessa relação desproporcional, as cidades são igualmente um desajuste; algumas pessoas são justas, outras são genuinamente más, não se

importam de obstruir ou até acabar com os sonhos alheios. Da mesma forma, há indivíduos que são cientistas e trabalham para o progresso do entendimento humano, e outras defendem teorias burras como a Terra plana, que vacinação é um malefício etc, negando todo o progresso científico já conquistado (isso só pra ficar no campo da Ciência). Algumas pessoas simplesmente queimam livros. E para piorar, lembrando Nelson Rodrigues, estamos em uma época em que os idiotas/negacionistas são muitos e ainda encontram representantes políticos para os justificarem. Cidade é esse desajuste (até quando?).

Anexo E – Entrevista na íntegra com Psé Diminuta

1- Como surgiu a ideia de criar uma Oficina de percussão em Campo Grande? E por que a escolha deste bairro?

P.D.: A ideia surgiu com o intuito de movimentar com diversidade e acessibilidade a cultura do bairro através da música, com forte referência dos ritmos afro-brasileiros e com a intenção de resgatar a ancestralidade nos toques e nas levadas dos instrumentos pelas mãos dos alunos. Muitos deles que nunca tiveram contato com a música como fonte de aprendizado.

2 - Quem forma o Batucandô?

P.D.: A Oficina de percussão Batucandô é formada por um coletivo de 5 pessoas.

Mestre de Bateria: Pedro Ivo; Professor/monitor: Igor Vaz; Professor/monitor: Igor Rodrigues; Articuladora: Elaine Chaves; Coordenador: Psé Diminuta.

O Bloco Batucandô é formado pelos alunos, que antes da pandemia possuía em média 30 alunos e alunas. Todos na idade adulta. Além de sua diretoria que corresponde às mesmas pessoas citadas acima na Oficina.

3- Qual foi a resposta do público com esse projeto?

P.D.: Muito positiva, já que nesses 5 anos de oficina tivemos lindos desfiles, onde já foi registrado o número de 10.000 pessoas em nosso desfile (parado). E quanto à oficina, acreditamos interferir diretamente na rotina das pessoas, já que a música torna mais leve a vida e a mente de quem a executa.

4- Quais demandas relacionadas à cultura você enxerga na Zona Oeste como um todo e, especificamente, em Campo Grande?

P.D.: A Zona Oeste é muito grande, deveria estar inserida em políticas públicas de cultura em maior escala. Se tratando de Campo Grande, vejo hoje um movimento bom de levantamento de frentes como Os projetos Sambafulô, Fruta do Pé, samba D’aurora, Baque Mulher, Cordão da Bola Laranja e etc. Projetos esses viabilizados a partir de produtores sem qualquer incentivo público. Só temos dois teatros em Campo Grande, e em condições precárias.

5- Você tem uma estimativa de quantas aulas do Batucandô já aconteceram? E quantos desfiles já foram realizados com os alunos?

P.D.: A oficina começou em julho de 2016 com 1 aula por semana, fora workshops. Uma estimativa de 200 aulas realizadas e foram 4 desfiles abertos no Largo do Rio da Prata de CG.

6- Quais são os planos do projeto para o futuro?

P.D.: Inserir crianças carentes de alguma escola do entorno da Oficina, fazendo um resgate da cultura Afro através dos ritmos Afro-Brasileiros auxiliando no cognitivo, na evolução do aprendizado nas ciências exatas e influenciando em conhecimentos históricos através da música. Além disso, pretendemos continuar com oficina para adultos como fonte de renda para manter os professores, mestres e a manutenção de instrumentos.

7- Quais regiões da cidade você costuma acessar para se divertir?

Centro da cidade, Zona Norte e Zona Oeste.

8- O que é cidade pra você?

É nosso lugar, onde a gente se sente em casa mesmo num bairro ou região que nunca pisamos, povoamento misturado e dividido ao mesmo tempo por estradas, avenidas e estações de trem. Regiões, freguesias e bairros dentro do mesmo contexto e fora da mesma realidade. Sou carioca. Moro numa cidade incrível que tem muitas coisas que me identifico. Tal como praia, natureza, beleza saudosista em seus prédios antigos e suas fachadas imponentes, boemia, favelas e praças. Mas vou falar do que eu idealizo como cidade. O que eu gostaria que fosse.

Um lugar bem desenhado, de acordo com as necessidades de suas regiões. Com distribuição de renda mais justa, segurança, organização urbana, políticas públicas de transporte em todos os pontos da cidade. Sobretudo nas áreas mais afastadas, acesso para todos em todos os setores. Cultura mais presente e projetos culturais que assumam seu lugar na vida das pessoas como instrumento de transformação e informação. Ensino de qualidade, governantes dignos, com boas intenções e ideias progressistas.