

MOBILIDADE URBANA E DEMOFOBIA: A CHEGADA DO METRÔ A IPANEMA

Fernanda Pacheco da Silva Huguenin¹

RESUMO

O artigo discute algumas representações sociais de ipanemenses acerca da chegada do metrô ao bairro. A partir de entrevistas e da etnografia de duas situações – uma reunião da associação de moradores e a inauguração da Estação General Osório – analiso a perspectiva nativa quanto à expansão da malha metroviária da cidade e suas possíveis implicações na caracterização do cosmopolitismo e da sofisticação associados à Ipanema. O comportamento reativo à popularização do bairro é evidenciado como uma postura demofóbica à chegada do Outro. Pretende-se refletir sobre diferentes significados do direito à cidade quanto à mobilidade urbana, sobretudo em relação ao uso e ao pertencimento a Ipanema, tendo em vista conflitos decorrentes da mudança no transporte coletivo em curso.

Palavras-chave: Ipanema - representações sociais - pertencimento - mobilidade urbana – demofobia

¹ Professora da Universidade Candido Mendes – UCAM. E-mail: fernanda_huguenin@hotmail.com

Introdução

Uma das informações mais requeridas na socialização carioca é a que investiga o bairro de origem do interlocutor. “Tu mora onde?” não é apenas uma pergunta retórica, mas tende a, imediatamente, qualificar o indivíduo segundo sua resposta. A despeito dos trânsitos e borramentos que se possa investir sobre o geográfico, este funciona como uma espécie de marcador, permitindo que o território seja usado como epíteto para referenciar determinadas identificações.

Não raro, à distância espacial se sobrepõe a distância social e discutir sobre o transporte coletivo numa cidade como o Rio de Janeiro, onde o padrão de classificações geográficas é fundamental na identificação de um nativo, à medida que seu lugar de moradia serve como parâmetro para a projeção da classe social e do *ethos* a que ele, potencialmente, pertence, implica considerar uma série de dilemas e conflitos produzidos e projetados a partir de preconceitos e violências. Neste sentido, a recente ampliação da linha metroviária da cidade em direção à Barra da Tijuca, na Zona Oeste, passando pelos bairros de Ipanema, Leblon, Gávea e São Conrado, na Zona Sul, tem provocado inúmeros debates com posições e posturas reativas acerca da popularização de bairros associados à elite carioca.

Este artigo é uma etnografia sobre o ponto de vista de ipanemenses quanto à chegada do metrô ao bairro, produzida a partir da observação participante em uma das reuniões da Associação de Moradores, assim como do momento de inauguração da Estação General Osório. Através destes registros e de entrevistas feitas com nativos, exercito uma reflexão sobre o sentido de pertencer à cidade, ou melhor, a Ipanema, e de usufruir de seus bens e serviços. Além disso, discuto algumas das representações encontradas sobre a mobilidade espacial através da expansão do transporte coletivo e suas implicações quanto à possível popularização do espaço público, sobretudo a praia, num dos bairros de metro quadrado mais caro no mercado imobiliário do País.

Ipanema: cosmopolita e sofisticada

Em termos geográficos, Ipanema é uma pequena faixa de terra localizada na Zona Sul e imprensada entre a Lagoa Rodrigo de Freitas e o mar. Faz divisa a leste com o bairro de Copacabana e a oeste com o do Leblon. O bairro foi fundado em 1894. Há duas versões concorrentes para a sua nomenclatura. A primeira sustenta que foram os índios tamoios, lá encontrados durante o período de colonização, que cunharam o nome Ipanema, significando etimologicamente “água ruim”. A segunda versão é a de que o bairro foi batizado com o referido nome para homenagear o seu fundador, o Barão de Ipanema, José Antônio Moreira Filho, que nasceu na pequena cidade de Ipanema, no estado de Minas Gerais, e fora proprietário de terras em Copacabana e adjacências. Este resolveu expandir seus negócios imobiliários e fundou, então, um novo loteamento chamado à época de Villa de Ipanema.

Em *Ela é carioca: uma enciclopédia de Ipanema*, Ruy Castro (1999) afirma que o bairro foi cosmopolita desde sempre, porque recebeu, nos meados dos anos 30, uma imigração de elevado nível cultural: alemães, franceses, ingleses e judeus. Gente que não era rica, mas transitava entre línguas, literaturas, histórias e que estava influenciada pela vanguarda europeia das décadas de 10 e de 20. Eles teriam se misturado aos nativos nem tão cariocas “da gema” assim, pois que vinham de outros estados brasileiros. Longe do centro da cidade, Ipanema germinou uma “cultura própria”.

Até os anos 50 e 60, Ipanema permaneceria como um bairro bucólico, aberto às conversas na calçada e aos encontros nas ruas e na praia, ao contrário da sua vizinha Copacabana, que já tinha começado a se popularizar. Esse distanciamento do resto do Rio teria contribuído para a construção de uma aura ou de um estilo de vida ipanemense, marcado pela boemia e pelo despojamento em referência à vanguarda, à contracultura e à liberdade.

Mas, os ipanemenses eram e são de todos os lugares, de modo que seu “espírito” excede à sua geografia. O bairro foi se constituindo como uma marca. Se, por um lado, o território de 1,67 quilômetros quadrados é bastante reduzido em suas dimensões espaciais (quando comparado a outros bairros), por outro, é inversamente gigantesco do ponto de vista simbólico. Ipanema é uma espécie de emblema do Rio de Janeiro e do Brasil. Essa representação está

culturalmente manifesta na moda, no corpo, no estilo de vida, na produção artística e intelectual e no comportamento dos ipanemenses de todos os bairros.

A categoria “Ipanema”, pensada como um adjetivo que qualifica pessoas, lugares e comportamentos, não precisa estar, necessariamente, vinculada ao espaço físico do bairro. Da mesma forma, “ipanemense” ou “ipanemenho” são identidades utilizadas para designar pessoas que não têm, necessariamente, um vínculo direto com os limites territoriais de Ipanema. Morar no bairro, por exemplo, não é uma condição necessária, nem tampouco suficiente, para que um indivíduo assuma essa identidade. De modo análogo, “ipanemenses típicos” podem ser habitantes de outras localidades (VALLE, 2005, p. 28).

Em livros, guias turísticos e artigos jornalísticos, Ipanema aparece como um lugar aberto à diversidade e à espontaneidade de seus moradores e frequentadores. Em essência, há uma fabricação do bairro como síntese do que é ser carioca na atualidade, como se Ipanema fosse uma vitrine da cidade.

Em entrevista a mim concedida, Carlos Alberto Afonso, proprietário da *Toca do Vinicius*², observa que “Ipanema é um bairro que se comporta como sujeito em função da relação – digamos – metonímica que estabeleceu com alguns moradores, frequentadores e amigos do bairro”. Essa concepção reafirma a ideia de que o bairro possui um determinado *ethos*, tal como propôs Valle (2005) ao visualizar, na personificação do espaço ipanemense, a existência de um ‘sujeito’ agente de mudanças, que vão desde a criação de modismos à definição de padrões de comportamento. A identidade e a memória ipanemense seriam, neste sentido, definidas através da vocação para o inesperado e para o inventivo, onde expressões artísticas como a Bossa Nova, o Cinema Novo e a Tropicália puderam nascer e formar seu palco.

Todavia, essa identidade é concebida não apenas como o lugar da vanguarda artística, mas também como o lócus de desenvolvimento de comportamentos vanguardistas. O espaço da praia, onde o corpo está em evidência, tem sido o palco para a performance de polêmicas transgressões desde a exposição da barriga grávida da atriz Leila Diniz ao uso da pequena tanga de crochê pelo ex-guerrilheiro Fernando Gabeira, logo após a anistia. Esses dois episódios, que ritualizam a transição da apresentação do corpo do

² Loja de discos e livros que divulga obras da Bossa Nova, localizada na Rua Vinicius de Moraes, em Ipanema.

velamento à nudez, simbolizam a invenção de modismos fundamentados pela valorização de escolhas individuais de jovens de classes médias que vivenciavam a transformação dos padrões de socialização amparados no individualismo e em oposição à tradição.

Não obstante, as menções à arte e à intelectualidade vêm sendo substituídas no registro identitário ipanemense pela referência ao comércio de luxo. Ainda, segundo Valle (2005), a importância conferida ao novo comércio como elemento delineador da aparência de Ipanema se manifesta através da frequência com que os proprietários ou representantes desses locais são solicitados pela imprensa. Inúmeras reportagens elegem indivíduos dessa categoria para prestarem depoimentos sobre o bairro. Nesse sentido, é possível considerar que muitas matérias acabam cumprindo uma função publicitária, que visa tornar mais atrativos os serviços dos anunciantes por meio de uma exaltação do local onde os negócios destes estão estabelecidos.

Assim, é possível refletir que se o passado de Ipanema – conforme expressam os guias turísticos, revistas especializadas e livros – é elaborado por referência a uma elite artística e intelectual, que se coloca como protagonista das memórias do bairro, na atualidade – como revela a mídia – Ipanema está associada a uma elite comercial que também se inclui com destaque nas representações simbólicas locais. Enquanto a memória do passado é resgatada através da arte, a do presente é construída através da sofisticação do comércio.

Em termos de uma representação mais generalizada, Ipanema continua a ser, para os cariocas, um lugar para “aparecer”. A classificação de pessoas e de lugares relacionada a categorias quase antagônicas como “sofisticação” e “simplicidade”, ou ainda, “elegância” e “informalidade” confere ao bairro a adjetivação de um estilo de vida cosmopolita. Essa representação é, inclusive, formulada tipo exportação. Num guia internacional de viagem, o *Insight City Guide* de 2006, Ipanema é vista como uma vizinhança multicultural, repleta de discotecas, casas noturnas, restaurantes elegantes, galerias de arte, butikues da moda, apartamentos de luxo, cinemas e teatros.

É importante observar que todas essas imagens do bairro o transformam num bem de consumo, isto é, num estilo de vida comercialmente explorado e vendido. Tudo que estiver relacionado a Ipanema estará repleto de capital

simbólico. A invenção de uma Ipanema sofisticada, nobre e cosmopolita, ao mesmo tempo em consonância com a simplicidade, a descontração e a liberdade, se projeta (através da imprensa e do turismo) para além das fronteiras da cidade e do País. Na verdade, tanto a Ipanema de Tom Jobim e Vinícius de Moraes quanto a de Oskar Metsavaht e Alexandre Accioly, empresários do comércio de luxo, são marcas distintivas que, mundialmente, divulgam e fortalecem o seu potencial de captação de recursos.

Entretanto, resta considerar que toda essa construção imagética do bairro exclui uma série de outras narrativas e memórias. São projeções de grupos específicos. Trata-se de um ponto de vista dominante, construído por pessoas e grupos com acesso e visibilidade na mídia nacional (VALLE, 2007). Mas, essas projeções descartam outras maneiras de perceber e vivenciar o bairro, sobretudo em referência aos que trabalham, frequentam ou, simplesmente, flanam pelo local. Nesta lógica, a visão dos suburbanos e dos favelados não é contemplada. A Ipanema da Bossa Nova e da elegância das grifes é produzida à revelia dos que escutam funk e limpam o chão das ruas. A identidade do bairro esteve, desde sempre, longe do registro dessas personagens, inclusive, tendo ausentes os moradores das favelas que estão localizadas na sua região limítrofe a Copacabana: os morros do Cantagalo e Pavão-Pavãozinho.

Neste sentido, para boa parte dos moradores “do asfalto”, o bairro está vivendo um momento de saturação populacional³, não tanto pelo número de residentes, mas pelo contingente que o frequenta diariamente. Não são necessariamente os turistas, mas moradores de rua, mendigos, pivetes, flanelinhas, vendedores, camelôs, ambulantes, papeleiros, catadores e entregadores que, segundo o *Projeto de Segurança de Ipanema*⁴, geram uma vedadeira desordem urbana. Em muitos discursos encontrados nos veículos de comunicação e nas falas nativas, Ipanema está “virando Copacabana”.

Enquanto a “Princesinha do Mar” teria perdido seu *status* de modernidade e sofisticação, mediante a maciça popularização que a retirou da

³ Segundo o Censo de 2000 do IBGE, a população estimada do bairro era de 46.808 habitantes.

⁴ Organização de moradores do bairro que denuncia problemas e reivindica ações do poder público. Mantém o blog de mesmo nome, que pode ser visitado no endereço <http://psipanema.blogspot.com>.

condição de bairro nobre para a resignificação como um lugar “cafona”, “inabitável”, “sujo” e “um inferno”, a partir da década de 70, Ipanema guardaria, ainda, o caráter elitizado de reduto dos cérebros pensantes cariocas. Mas, essa condição corre riscos. Para os ipanemenses mais antigos, a expansão do acesso viário, iniciado com a abertura do Túnel Rebouças para os coletivos, nos anos 80, teria aberto o flanco para a “copacabanização” do bairro. Em virtude disso, muitos moradores já migraram em direção ao Leblon.

A preocupação com a alteração do fluxo populacional, decorrente da democratização do transporte de massa, é algo que mobiliza os ipanemenses na defesa pela preservação do bairro em sua estética de luxo e requinte. No presente etnográfico, entre os anos de 2009 e 2010, pude acompanhar a discussão em torno da chegada do metrô ao bairro e perscrutar os debates acerca dos impactos e transformações que a massificação do transporte traria a Ipanema. Na verdade, a Ipanema cosmopolita nunca foi universal, isto é, disponível a todos. É uma abertura relativa, posto que seleciona, inclui e exclui, sobretudo, na produção de sua memória.

Penso que o bairro vive numa constante disputa pela manutenção de seu poder simbólico. Afinal, foi o próprio maestro soberano, Antônio Carlos Jobim, quem, de modo etnocêntrico, disse a famosa frase: “o Brasil não será feliz enquanto todos não puderem morar em Ipanema”. Mas, Ipanema não é o Brasil, já que *o Brasil não conhece o Brasil*.⁵ A especulação de que o metrô fosse descaracterizar o seu bucolismo somado ao luxo e ao cosmopolitismo foi motivo de anseios e discordâncias dos ipanemenses registradas em *sites*, na imprensa e nas conversas do cotidiano, cuja argumentação inúmeras vezes se pautou por uma série de preconceitos, bairrismos e reatividade.

A partir do registro etnográfico de uma reunião da Associação de Moradores e da inauguração da Estação General Osório, expressões de aversão ao Outro e de profunda demofobia serão relatadas e discutidas a seguir.

⁵ Da música *Querelas do Brasil*, de Aldir Blanc.

A reunião

A inauguração da Estação General Osório estava marcada para acontecer uma semana antes do natal de 2009. A expectativa da Secretaria de Transporte do município era de que nela circulassem, inicialmente, cerca de 80 mil pessoas por dia. Diante desse número apresentado pelo órgão público, uma grande preocupação acometia os locais: o inchaço populacional de Ipanema.

No jornal do bairro⁶, uma reportagem registrava vários depoimentos a respeito disso: “Acredito que a tranquilidade que o bairro tem deva acabar. Com o metrô aqui, a quantidade de pessoas circulando vai ser bem maior, o que pode tornar o trânsito bem pior do que já é. Sem contar a praia, que ficará insuportável nos finais de semana”, opinou a moradora Heloíza de Sousa. Inez Barreto, coordenadora do *Projeto de Segurança de Ipanema*, declarou: “A população, evidentemente, vai ser favorecida com o transporte rápido e eficiente que é o metrô, mas o medo é que, com o aumento dos frequentadores, haja mais insegurança no bairro, e aumente o número de roubos e assaltos”. Na matéria, a presidente da Associação de Moradores de Ipanema, Maria Amélia Loureiro, apareceu argumentando: “outra questão que preocupa os moradores é a nova situação da praia, sendo a segurança e a limpeza os fatores mais importantes para os banhistas [...]. Espero que essa situação não se agrave ainda mais.”.

São todas falas que revelavam uma forte apreensão dos moradores em relação à chegada do transporte coletivo e um possível inchaço populacional nos espaços públicos – ruas, praças e, sobretudo, praia.

Esses relatos não se restringiam aos depoimentos publicados. Ouvi muitos outros comentários similares a esses em diversas ocasiões. De fato, os ipanemenses estavam temerosos quanto à possível popularização maciça do bairro. Mas, a expressão maior desse temor pela transformação de Ipanema eu pude registrar ao ser convidada para ir à reunião da Associação de Moradores. Nessa reunião assistiríamos a uma apresentação dos engenheiros

⁶ Conforme consta na reportagem “Inauguração da nova estação do metrô em Ipanema preocupa moradores”, publicada no *Via: o jornal do seu bairro*, ano 2, nº 24, página 8.

responsáveis pela execução do projeto do metrô quanto à evolução da obra em termos técnicos.

Num auditório do tradicional colégio Notre Dame⁷, em setembro daquele ano, reuniram-se cerca de trinta pessoas. A apresentação inicial do engenheiro responsável pela obra mostrava-nos uma animação de como ficaria um dos acessos do metrô, na Rua Teixeira de Melo com Barão da Torre: duas torres interligadas por uma passarela que, através de seus elevadores, facilitaria a mobilidade dos moradores do Cantagalo. Uma das torres contaria também com um mirante, de onde toda a população e os turistas poderiam apreciar a vista do mar. Mas, mal a apresentação se iniciara, o referido engenheiro foi logo interrompido por uma moradora:

Moradora: Eu li no jornal que vai ter um mirante.

Engenheiro: Vai ter um mirante em cima dessa torre.

Moradora: Então, a pessoa tá passando na rua e resolve ir lá nesse panorâmico, então ela sobe esse elevador. Esse elevador não é estritamente pra quem tá usando o metrô e mora lá em cima, é?

Engenheiro: Não.

Moradora: Agora ele vai funcionar, por exemplo, como o elevador Lacerda em Salvador, que pagam um ticket pra usar esse elevador?

Engenheiro: A princípio, que eu saiba, não. Não sei se pode vir a evoluir, pela questão de garantir uma integridade maior. Porque quando você deixa, pouca coisa que seja, a pessoa tem um respeito maior ao patrimônio público, no caso.

Moradora: Eu tenho mais uma pergunta que talvez interesse às pessoas. Como você falou, todas essas grandes obras, elas têm parcerias. Estando a obra pronta, funcionando o elevador, o metrô funcionando, a quem passa a ser a administração do funcionamento... Segurança, limpeza... vai ser como as outras estações ou essa é um caso específico, porque é a primeira experiência de uma estação dentro de uma comunidade.

Engenheiro: Não, vai ser mantido o sistema de todas as outras estações. A pessoa responsável será o operador do metrô, tanto pelo metrô, quanto pelos dois conjuntos de elevadores. Agora, até o limite da construção. Ultrapassando esse limite, abrem-se os canais normais que é guarda municipal, se alguém parou erradamente chamar a CET Rio, se for um assalto a Polícia Militar... E nós, comunidade, como vocês fazem aqui, muito bem, juntos, certamente, têm muito mais força de cobrar a permanência. E mais do que permanência. A permanência garante que não aconteça, pra não ficarmos correndo atrás do prejuízo, ou seja, é melhor começar a cobrar previamente. A preocupação que vocês podem ter do conjunto ou a maior concentração de pessoas, o interesse de terceiros, pra que as autoridades tenham maior atenção pra garantir esse patrimônio que tá sendo passado pra nós, sociedade, eu sou executor, mas também sou usuário, seja preservado. E aí cada um deve fazer sua parte.

⁷ Colégio particular da Congregação de Nossa Senhora, localizado na rua Barão da Torre, 308.

Moradora: É, porque uma obra dessa causa um impacto, né. Impacto bom, impacto que vai ter que ser ajustado.

Engenheiro: Tem que ser administrado. Vocês, juntos, vão ter muito mais força, e cada um de vocês vai ser um fiscal de postura. Vocês têm que antever e agirem previamente pra que não comece o problema.

Moradora: É, mas isso não desqualifica o que eu estava falando a respeito do ticket pra entrar no elevador, entendeu? Nem que sejam dez centavos. No elevador Lacerda, ele cobra dez centavos, vinte centavos, isso não é nada! Pra pessoa ter compromisso com aquele patrimônio. Porque se é um custo alto com a obra, um custo alto de manutenção. Quem vai pagar a conta continuamos sendo nós. E as pessoas têm que ter o compromisso de ter. Acho que a comunidade deve ser beneficiada, mas também devem ser cobrados um compromisso, uma contrapartida. Eu sei que não é sua área...

Engenheiro: É difícil! Você está trazendo benefício pra uma comunidade carente, com deficiências. É uma colocação que vocês como comunidade é que podem encaminhar isso.

A análise desse momento inicial da reunião me leva a considerar aqui que o espaço urbano é uma propriedade pública onde se podem instituir ou não práticas sociais que venham a caracterizar a sua dimensão política. Um espaço urbano somente se constitui em um espaço público quando nele se conjugam certas configurações espaciais e um conjunto de ações que lhe atribua sentidos de pertença. É essa territorialidade do espaço que o transforma num lugar e que também confere sentido às ações, constituindo o que se denomina público: locais onde as diferenças se evidenciam e se confrontam politicamente.

As torres do Cantagalo, neste cenário, se dimensionam como um lugar de disputa política. Parece que os elevadores representam, para os ipanemenses da reunião, um símbolo de prestígio concedido aos favelados, mesmo que à revelia deles. É como se a classe média não os visse como cidadãos de direito, por não contribuírem com impostos. Por isso, a moradora que tomou a palavra requer que eles paguem “nem que seja dez centavos” porque “quem vai pagar a conta continuamos sendo nós”.

Depois de um falatório geral na reunião, aos poucos, os ânimos foram se arrefecendo e a fala novamente foi reestabelecida pela ordem. No entanto, a apresentação dos expoentes foi completamente desvirtuada de seus objetivos. O debate que se iniciou, em seguida, não se pautou pelos desafios técnicos da execução da obra, mas pelos possíveis impactos sociais com relação ao traçado do metrô. Um morador pediu a palavra:

Morador: A população da Barra, hoje, é a maior prejudicada pela falta de transporte coletivo de massa, e os cidadãos de Ipanema e Leblon, muito mais prejudicados pelo excesso de volume de carros, que são obrigados a passar pra lá congestionando os bairros. Fazer mais três estações, além dessa da General Osório, que são duas em Ipanema e mais uma no final do Leblon, é uma coisa que atende a muito pouca gente se comparado com o desvio que seria o transporte de massa a ser feito embaixo do maciço da pedra do Corcovado, que é o projeto original. Mas, como você diz, tem menos gente no meio do caminho. Mas, tem muito mais gente no ponto da linha, como você acabou de mencionar o exemplo de São Gonçalo, pra ser atendida, do que você deteriorar Ipanema com quatro estações, [aliás,] três estações, mais uma no Leblon. Porque, praticamente, você vai destruir quase a ecologia existente e a razão do charme desses dois bairros é de terem uma densidade mais equilibrada. Na medida em que você traz um transporte de massa, onde já é muito bem atendido por tudo quanto é tipo de serviço, por nós estarmos a poucos metros, todo mundo anda em Ipanema e Leblon sem nenhum problema. Dois ou três ônibus de integração atendem perfeitamente essa região. É muito mais lógico. [Aplausos].

Engenheiro: Eu não tenho detalhe de todo o projeto. O traçado que contempla passar próximo ao maciço do Corcovado, ele teria um traçado muito mais longo, porque se ele se afastar debaixo do Corcovado, ele entra numa área de ecologia que é intransponível, que se chama Jardim Botânico. Qualquer falha na região do Jardim Botânico poderia causar um crime ecológico.

Morador: Esse projeto já existe, já está pronto, ele foi preterido em função desse projeto em Ipanema e Leblon, que é muito mais rentável para as construtoras, que a obra fica quatro vezes mais cara. O projeto está pronto, e mais, esse projeto permitiria que a obra ficasse pronta, porque aqui a gente não pode pensar em rentabilidade quando se fala em transporte de massa, alguém tem que bancar isso... acredito que a gente se dói pelo custo social e, indiretamente, pelos impostos, do que diretamente pelo prejuízo que causa a esses bairros, Ipanema e Leblon, trazendo uma massa de gente. Você falou em 80 mil pessoas só nessa estação General Osório. E quantas seriam as pessoas que viriam? Então, quer dizer, vamos trazer toda a cidade do Rio de Janeiro pra dois bairros? [...] Nós estamos trazendo pra dentro do bairro mais qualificado da cidade um público, não é que não seja desejado, mas é preferível levar isso pra onde existe espaço suficiente, pra Barra da Tijuca. O transporte de massa tem que fazer o deslocamento de pessoas pra outra direção, o que não pode é concentrar uma densidade absurda. Porque o transporte é eficiente, não há a menor dúvida. Mas aqui não é necessário colocar quatro, cinco estações.

Engenheiro: Você está esquecendo uma coisa que é o seguinte: o senhor está criando um metrô elitista. A visão de metrô é uma visão democrática. O senhor tem que trabalhar com um transporte público de massa. Então, o senhor não pode pensar que quem vai usar a estação General Osório é só o pessoal de Ipanema. O senhor tem que pensar que o pessoal de Ipanema também não é só o morador. Você tem também os empregados que trabalham em Ipanema. [...] Porque vai dar transtorno, porque vai trazer o pessoal... tanto traz o pessoal pro final de semana, mas também traz o pessoal durante a semana pra trabalhar.

A partir desse momento, a confusão recomeçou. As diferentes vozes se cruzavam numa verdadeira balbúrdia. Alguém exclamou que o metrô ia também valorizar os imóveis de Ipanema. Mas, nesse momento, o volume das falas aumentou muito e o clima ficou ainda mais tenso. De um modo geral, todos os participantes manifestaram opiniões contrárias ao metrô.

Em meio ao alvoroço, Maria Amélia, a presidente da Associação, pediu a palavra e disse: “olha gente, não vamos sair do foco porque eles são

engenheiros”, lembrando aos presentes que o tema era outro e que não caberia aos expoentes fazer uma análise do metrô segundo seu impacto social. Mas a essa altura, a reunião já estava completamente polifônica. Uma discussão sobre associativismo, engajamento e participação política foi iniciada. Meio acuados, o engenheiro palestrante se defendia das acusações que eram lançadas a respeito de interesses privados em obras públicas, dizendo-se meramente executor. Diante disso, a presidente rapidamente deu a sessão por encerrada e iniciou os aplausos. Em seguida, todos se dispersaram.

De modo geral, toda a polêmica da reunião girou em torno de uma questão: a mudança do traçado que levará o metrô até a Barra da Tijuca. Licitada, inicialmente, em 1998, a Linha 4 faria o trajeto Botafogo – Barra, via Humaitá e Jardim Botânico. O governador do estado, Sérgio Cabral, anunciou que a Linha 4 teria seu trajeto modificado, não mais passando pelo corredor Humaitá e Jardim Botânico, e sim como uma continuação da Linha 1, a partir da estação de Ipanema, a General Osório, de onde se criarão mais três outras até a Gávea. Ou seja, a Linha 4 será apenas o nome dado, já que, geograficamente, continuará sendo uma extensão da Linha 1, vinda da estação Saens Peña, na Tijuca, passando pelo Centro e por toda a Zona Sul. De acordo com o que foi exposto na reunião pelos técnicos da Secretaria Estadual de Transporte e pelos engenheiros da *Odebrecht*, o metrô seguirá o seguinte traçado:



Figura1: Da estação General Osório, o metrô irá até a Gávea, com pelo menos mais três estações até lá: na Praça Nossa Senhora da Paz, no Jardim de Alah e outra no Leblon, provavelmente, na Praça Antero de Quental. Fonte da ilustração: <http://www.caoscarioca.com.br>. Retirado em 04/01/2012.

De modo interpretativo, entendo que o que esteve, e ainda está fundamentalmente em jogo para os moradores de Ipanema quanto à decisão sobre o itinerário do metrô, é a popularização do bairro. Certamente, a Zona

Sul da cidade, como um todo, é uma área de grande prestígio social, mas Ipanema e Leblon figuram como bairros onde os problemas da modernização ainda não se impuseram de modo imperativo, ao contrário da vizinha de Copacabana que “[...] é um símbolo poderoso do erro, do equívoco, do que não poderia ter sido feito e permitido” (VELHO, 2006). Assim, o temor dos ipanemenses parece ser o medo da “copacabanização” de Ipanema.

Naturalmente, o problema que se pode formular aqui não é apenas carioca, mas uma questão que envolve o mundo globalizado das sociedades de massa, erguidas a partir do desenvolvimento do capitalismo, da tecnologia, do transporte, dos meios de comunicação, da mídia, da urbanização e, sobretudo, da favelização.

Diante disso, o que sociologicamente pode ser delineado é o fato de que a organização social do espaço e dos lugares de memória constrói identidades e mapas cognitivos e afetivos dos habitantes de diferentes tipos de localidade. No caso de Ipanema, a referência é à mistura do bucolismo com o cosmopolitismo. Neste sentido, a chegada dos “outsiders”, desprovidos dos laços e das características dos “estabelecidos” e vistos potencialmente com o propósito de desfrutarem das anunciadas vantagens da qualidade e do estilo de vida do novo endereço, é tomada como um processo repleto de antagonismos: de um ponto de vista político, os que têm uma postura preservacionista são rotulados como “elitistas” e os que defendem a modernização são vistos como “mais democráticos”, como revela o embate entre os moradores de Ipanema e o engenheiro da Odebrecht.

E é a partir dessa postura, tanto reflexiva quanto política, que entendo a recusa dos ipanemenses em receber o metrô como uma atitude demofóbica, porque avessa à popularização do bairro, ainda que um dos epítetos de Ipanema seja a liberdade. Ora, parece que essa liberdade, que pressupõe a abertura às diferenças, é bastante relativa quando se trata da “massa”, dos “além-túnel” e dos “favelados”, exceto quando são estes os seus serviços.

A questão do acesso ao bairro e à praia ilumina não apenas as diferentes representações acerca do espaço ipanemense como também aquelas dirigidas à concepção de democracia. Nos discursos dos que pediram a palavra na reunião, a ideia de que os espaços públicos são democráticos foi amplamente aludida. Mas, entre defender o direito de ir e vir e desejá-lo, existe

um grande hiato. Quando a moradora diz que “trazer muito movimento pra dentro do bairro não faz o menor sentido”, ela não está dizendo que o acesso dos meios de transporte à Ipanema deva ser impedido, mas que, de alguma forma, ele pode ser restringido, isto é, ela não é contra a democracia, mas parece a favor da segmentação.

Todavia, num campo político, o jogo dos indivíduos e dos grupos sociais é jogado com diferentes concepções e expectativas. Depois de participar da reunião da Associação de Moradores de Ipanema, decidi que seria importante verificar o outro lado da moeda, isto é, saber quais eram as perspectivas do “povo lá de cima” (como são chamados pelos ipanemenses os moradores do morro), ou seja, o que esperavam os representantes do Cantagalo quanto às obras em execução. E, assim, subi o morro alguns dias depois de ter ido ao Notre Dame.

Luiz Bezerra do Nascimento, o Sr. Bezerra, presidente da Associação de Moradores, é uma liderança local há mais de quatro décadas. Numa pequena sala da sede, conversamos durante quase duas horas sobre a favela, o tráfico de drogas, a titularidade dos terrenos, a praia e, sobretudo, as obras do PAC⁸. A primeira pergunta que fiz foi sobre a situação atual da favela diante dos investimentos em infraestrutura, ao que ele respondeu com bastante entusiasmo e expectativa quanto à diminuição da violência e melhoria das condições de vida.

Enquanto para os ipanemenses presentes na reunião da Associação de Moradores a implementação do elevador no Cantagalo parecia um ícone de prestígio social num espaço inadequado, para os moradores do Cantagalo, a obra era vista como uma oportunidade de negócios, pois como me afirmou o Sr. Bezerra:

O pessoal já tá fazendo curso também. Já têm vários cursos de turismo aí que o pessoal tá fazendo e, com certeza, aqui vai ser uma coisa ótima. Porque esse elevador, pela lógica, vai ser um cartão-postal do Rio de Janeiro. Vai ser igual a aquele elevador da Bahia, né?! Então, um elevador aqui em Ipanema, o pessoal chega, quer conhecer a comunidade. Então vai ter bastante coisa. Estamos tentando fazer uma trilha também, porque tem uma matinha ali, estamos tentando fazer uma trilha pro pessoal dar uma

⁸O Programa de Aceleração do Crescimento (mais conhecido como PAC), lançado em 28 de janeiro de 2007, é um programa do governo federal brasileiro, que engloba um conjunto de políticas sociais, sendo uma de suas prioridades o investimento em infraestrutura, em áreas como saneamento, habitação, transporte, energia e recursos hídricos.

andada por dentro da comunidade. Então, tem muita gente já fazendo o curso de turismo.

Neste sentido, o elevador parecia significar, para os moradores do Cantagalo, uma qualificação e valorização do espaço, que permitiria que o morro se torne também um destino turístico. Por isso, “quase 99,9% estão aceitando numa boa” e “já têm vários cursos de turismo aí que o pessoal tá fazendo”, ao ritmo daquilo que Freire-Medeiros (2008) entende como o retorno do *slumming* à cena mundial do turismo, isto é, a construção da favela como uma marca a ser consumida.

De fato, as cidades nunca são as mesmas para seus habitantes mesmo nos seus espaços comuns. Aliás, é exatamente o caráter público de determinados lugares cotidianamente trilhados que os tornam investidos de significados, cujas fronteiras simbólicas aproximam, separam, nivelam, hierarquizam e ordenam as categorias e os grupos sociais em suas mútuas relações. Dessa forma, as torres e o metrô são cenários do espaço urbano que podem ser tomados como marcadores das posições sociais dos nativos: enquanto para os moradores do Cantagalo eles são signos positivos de valorização da comunidade, para os ipanemenses eles são signos negativos de transformação do bairro.

A inauguração

Ipanema amanheceu sob a vigilância de um forte esquema de segurança. A presença do então presidente do país, do governador do Rio de Janeiro e demais autoridades políticas mudou a rotina do bairro. O metrô seria inaugurado naquela segunda-feira, 21 de dezembro de 2009. No entorno da Estação General Osório formou-se uma pequena multidão composta por operários que tinham trabalhado nas obras, curiosos, transeuntes e, sobretudo, manifestantes das mais diversas causas. A expectativa era de que o presidente Lula subisse as escadas do metrô e fizesse algum discurso. No entanto, através do cerco feito pela polícia, só passavam políticos, jornalistas e os componentes da Banda de Ipanema, convidada pra tocar na inauguração. Do lado de fora, a população sequer podia imaginar o que se passava no subterrâneo.

No meio da confusão, botão play acionado, coloquei meu microfone à frente de um rapaz que ostensivamente reclamava:

Moro em Quintino e pego integração metrô e trem. É complicado. Eu faço transferência em São Cristóvão. São Cristóvão já vem um inferno naquela linha dois. Pô, semana passada, nenhum que eu peguei o ar condicionado estava funcionando. Estava em emergência. Qual motivo da emergência? O vagão está sem ar. Só vai solucionar quando chegar na estação Estácio. Poxa, ou seja, de São Cristóvão até o Estácio vai morrer, porque só vai solucionar na estação Estácio. Aí eu já desci, pô.

Nesse momento, um senhor e uma senhora que estavam ao lado começaram a discutir com o rapaz em defesa não tanto do metrô, mas dos governantes. Entre xingamentos e expressões agressivas, acabei sendo sugada por uma pequena multidão e me perdi dos atores da discussão.

De fato, os ânimos tinham ficado muito exaltados, de modo que houve momentos em que a polícia militar precisou intervir para o controle dos manifestantes.



Figuras 2 e 3: Manifestantes em frente à estação General Osório sendo contidos pela Polícia Militar. Fotos: Fernanda Huguenin

Até então, as reclamações ouvidas não se dirigiam à chegada do metrô a Ipanema, mas aos velhos problemas dos transportes coletivos brasileiros. Eram falas acerca das condições estruturais dos veículos, sobretudo dos vagões metroviários, que, sem investimentos e manutenção, tornaram-se um meio lotado e desconfortável. Meio que imprensa no tumulto, observava a movimentação e, com meu gravador em riste, continuava a gravar os gritos de ordem dos manifestantes e as discussões geradas pelas diferentes opiniões dos atores envolvidos. Por diversas vezes, fui chamada para fazer entrevistas ao ser identificada como jornalista. Acabei deixando o aparelho ligado e no

deslocamento contínuo entre um ponto e outro ao redor da estação, escutei a conversa de duas mulheres. Uma dizia para a outra: “Ipanema agora virou Copacabana”. Imediatamente, posicionei o gravador diante das duas, que chamarei ficticiamente aqui de Helô e Lígia, uma vez que elas não quiseram se identificar, e comecei a entrevistá-las:

Eu: Você acha que o metrô vai mudar a praia daqui?

Helô: Com certeza! Vai mudar!

Eu: Muda como?

Helô: Vai vir muito mais gente de fora se o acesso é mais fácil, né! Vai vir muito mais gente de fora.

Eu: Você acha isso positivo ou negativo?

Helô: Eu acho que o sol nasceu pra todo mundo. Esse negócio de preconceito, é farofeiro, é suburbano, eu acho que isso aí não rola. Eu acho que é feio falar isso. É politicamente incorreto!

Eu: Mas é o que você acha?

Helô: Eu acho que vai aumentar muito o fluxo e, enfim, vai aumentar. Não vai mais ser a praia de sábado, por exemplo, em relação à de domingo, você ainda via muito clarão na areia, mesmo que você não chegasse muito cedo na praia. Eu acho que acabou.

Lígia: É polícia despreparada. É povo sem educação.

Helô: Principalmente, no alto verão. No alto verão, então, nem se fala.

Lígia: O povo é sem educação. O povo invade, faz bagunça. Isso aqui sábado é um absurdo. Você chega à tarde no ponto de ônibus. Eles vêm todos pra cá.

Helô: Dependendo, se não for no alto verão, o sábado daqui, numa temperatura que de repente o sol não abriu direito, sabe, ficou meio encoberto... e às vezes, quando você atravessa o túnel, se aqui está meio encoberto, lá, então, está cinza, mas só que o cara que vai atravessar o túnel, ele vai gastar dinheiro de passagem, ele não vem sozinho, vem com a família, entendeu? Isso requer um gasto com alimentação. Por que o cara vai ficar a seco? No mínimo, ele vai tomar um mate, comer um negocinho, se ele não trouxer o farnel dele! Ai, o quê que acontece, o cara vai pensar duas vezes se ele vai atravessar o túnel ou não, porque a viagem é longa. Se o tempo lá está cinza, pode estar cinza aqui também. Mas, às vezes, acontece de não estar. Mas acontece que, como o metrô é muito mais rápido, ele não vai nem pestanejar. Se estiver ruim, ele veio rápido, ele volta rápido. Vai lotar isso aqui! Vai lotar!

Lígia: Não criam estrutura pras pessoas se divertirem onde moram. Foi o que ela falou: o sol nasce pra todos. Eles colocaram o metrô, todo mundo vai migrar pra cá, e o piscinão de Ramos virou uma bagunça, que todo mundo que mora lá sabe. Outros piscinões que fizeram não cuidam. Só fazem na época da política. Aparece aquilo lindo, maravilhoso, depois abandonam. Então, o povo precisa se divertir, vai acabar vindo aqui.

Helô: O piscinão de São Gonçalo já secou, acabou.

Lígia: O piscinão de Ramos está indo pelo mesmo caminho, entendeu. Só que acontece que como as opções de lazer aqui na Zona Sul são muito maiores, a tendência é as pessoas, com essa facilidade do metrô, vão vir muito mais pra cá do que elas já vem.

Elas já vêm! Aqui, se tiver que ficar insuportável num dia de 42 graus, vai ficar triplamente insuportável. Só isso!

Penso que diante de tudo que vi, ouvi e registrei, esse último diálogo é o mais intrigante e revelador do que chamo de demofobia ipanemense. A chegada do metrô significou para as entrevistadas que “a praia acabou”. O possível aumento da densidade, simbolizada pela falta dos “clarões” na areia, representa para elas o fim do “sossego”, porque “o povo invade, faz bagunça”. Nesse bairrismo, a presença do outro é “triplamente insuportável”. Esse Outro, ou melhor, essa intolerância, é fundamentalmente dirigida àqueles que trazem o seu “farnel”, isto é, aos considerados farofeiros por não se conformarem aos padrões locais. Por isso, de um ponto de vista político, elas gostariam que, ao invés de se facilitar o acesso aos de fora, fosse criada “estrutura pras pessoas se divertirem onde moram”.

Se as praias cariocas são microcosmos da própria cidade, Ipanema talvez seja a sua paisagem mais emblemática, por ser também uma marca, isto é, um cartão-postal do Rio de Janeiro para o próprio País e para o mundo. Como indica Machado, “em qualquer cidade, sabe-se também que o uso diferenciado do solo urbano implica valorizações hierarquizadas do ponto de vista do capital. Assim, a expulsão dos segmentos populares e até da “classe média” das áreas mais valorizadas e centrais é fato genérico” (1985, pp. 192-193). É fundamentalmente em acordo com essa proposição que entendo como processos demofóbicos as reações que presenciei em Ipanema no cotidiano vivido no presente etnográfico.

Demofobia ipanemense: nota conclusiva

Nas proximidades com a General Osório, Ipanema é conhecida como Baixo Ipanema, pois lá, além de ser ponto final dos ônibus, é onde estão localizados os setores de serviços. Em direção à Praça Nossa Senhora da Paz, o espaço é percebido como mais “luxuoso”, pois lá se encontram as lojas de grife e os restaurantes sofisticados. A divisão interna do bairro corresponde, portanto, à sua posição em relação aos bairros limítrofes: a Baixo Ipanema é próxima à popularizada Copacabana e a Alta-Ipanema é contígua ao elitizado Leblon.

Neste sentido, se não é possível impedir o acesso à praia, bem que se pode dificultá-lo. Então, por que construir em Ipanema mais estações de metrô, correndo o risco de popularizar ainda mais o bairro e a praia? Por outro lado, por que enfrentar ônibus lotados, blitz policial, gastos, hostilidades, além do cansaço?

Penso que a praia é uma representação física de uma idealização moral. Ela simboliza o pertencimento e o direito à cidade, isto é, o direito ao habitat e ao habitar. Segundo Lefebvre (1991), o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: o direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade. O direito fundamental ou elementar de moradia não restringe outros, como a fruição do lazer e do prazer nos espaços considerados sofisticados, elitizados ou simplesmente pouco acessíveis. Para uns, a praia é o quintal da casa. Para outros, a praia é transformada na própria casa. Em tese, todos temos um lugar ao sol e nisso consiste o mito da praia democrática: na igualdade do direito de usufruí-la.

No processo de disputa pelos espaços públicos de Ipanema, sobretudo, pela praia, sempre há tensões entre as *dramatis personae* – atores na vida social – que protagonizam as cenas do que é objeto próprio de uma Antropologia Política: a negociação que envolve o conflito, na arena pública, motivado pela luta por bens ou metas a serem compartilhados ou implementados. Trata-se de um jogo tenso, cheio de antagonismos, sem hora pra terminar e sem regras muito específicas.

Assim, a praia e o bairro são territórios em disputas alimentadas pelo risco de se perdê-los, ou melhor, pelo medo que têm as partes de que a sua transformação se configure numa desapropriação, se não do direito ao acesso, ao significado de frequentar determinado lugar, de se “ter uma praia”. Neste sentido, a mobilidade urbana, entendida como a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nela desenvolvidas, é tomada, no caso da chegada do metrô à Ipanema, não como um instrumento da democratização do espaço, mas como um serviço que pode desqualificar e desvalorizar o bairro, na perspectiva de seus moradores.

As expressões reativas observadas nas duas situações sociais desta etnografia – a reunião da Associação de Moradores e a inauguração da Estação General Osório – podem ser tomadas e interpretadas como atitudes demofóbicas, que atualizam a privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres, reforçando o fenômeno da desigualdade de oportunidades e de segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades ou de seus pontos turísticos e de desporto. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer.

Se toda pessoa necessita permanecer integrada à comunidade, para preservar seu senso de valor, a segregação espacial, na medida em que impede o desenvolvimento das capacidades humanas e provoca a desigualdade de acesso às oportunidades entre os grupos sociais, colabora na perpetuação do círculo vicioso da exclusão social, neste caso, evidenciado aqui através da demofobia ipanemense quanto à expansão do metrô.

Referências Bibliográficas

CASTRO, Ruy. Ela é carioca: uma enciclopédia de Ipanema. (1999), São Paulo: Companhia das letras.

FREIRE-MEDEIROS, Bianca. (2009), Gringo na laje. Produção, circulação e consumo da favela turística. Rio de Janeiro: Editora FGV.

LEFEBVRE, Henry. (1991), O direito à cidade. São Paulo: Moraes.

VALLE, Marisol. (2005), A Província da Ousadia: Representações sociais sobre Ipanema. Dissertação de mestrado. IFCS, UFRJ, 2005

_____. (2007), “Modos e modas de Ipanema”. Em: GOLDENBERG, Mirian. O corpo como capital: estudos sobre gênero, sexualidade e moda na cultura brasileira. Barueri, SP: Estação das letras e cores editora, pp. 32-53.

MACHADO, Lia. (1985), “Imagens do espaço: imagens da vida”. Em: PAVIANI, Aldo (Org.). Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto.

VELHO, Gilberto. (2006), “Patrimônio, negociação e conflito”. Mana. Rio de Janeiro, v. 12, n. 1.