

Sociabilidades, Conflitos e Circulação na urbanização extensa do Rio de Janeiro: mobilidades regionais e transporte coletivo entre Campos, Macaé e Nova Friburgo

Hernán Armando Mamani¹

Sociedade, Ambiente e Dinâmicas Urbano Regionais

Resumo

Este trabalho tem como principal objetivo descrever e interpretar as sociabilidades envolvidas na circulação por transporte coletivo entre os municípios do Rio de Janeiro, Campos dos Goytacazes, Macaé e Nova Friburgo, com base em observações realizadas entre 2002 a 2018. Parto do suposto, aqui, de que estes municípios demarcam o perímetro de uma urbanização extensa e difusa, observada contínuos urbanos ao longo das estradas e da faixa litorânea, identificável nas estatísticas populacionais e, vivenciada, em cada município pelo aumento dos problemas urbanos. No entanto, se o fenômeno se evidencia na paisagem permanece ignorado pelas ciências sociais brasileiras.

Palavras-chave: Urbanização difusa, sociabilidade, mobilidade

Introdução

Neste trabalho tenho como principal objetivo descrever e interpretar as sociabilidades envolvidas na circulação por transporte coletivo entre os municípios do Rio de Janeiro, Campos dos Goytacazes, Macaé e Nova Friburgo, com base em observações realizadas entre 2002 a 2018. Parto do suposto, aqui, de que estes municípios demarcam o perímetro de uma urbanização extensa e difusa, observada contínuos urbanos ao longo das estradas e da faixa litorânea, identificável nas estatísticas populacionais e, vivenciada, em cada município pelo aumento dos problemas urbanos. No entanto, se o fenômeno se evidencia na paisagem permanece ignorado pelas ciências sociais brasileiras².

De fato, o debate sobre as grandes transformações da morfologia urbana tende a focar-se na problemática da fragmentação sócio-espacial metropolitana e

¹ Professor Associado (ESRUFF). Graduado em Ciências Sociais (UFRJ). Mestre em Sociologia (UFRJ), Doutor em Planejamento Urbano e Regional (UFRJ).

² Parto, aqui, do suposto de que a integração entre as cidades estudadas constitui uma forma de urbanização extensa (GOTTDINER, 1993) ou de implosão x explosão urbana (Léfèbvre, 2002).

reconhece a importância da mobilidade e a fluidez (SANTOS, 1999) nesse processo. Um dos aspectos mais lamentados desta transformação é que as antigas sociabilidades/urbanidades tendem a diluir-se perdendo elementos valorizados da urbanidade da cidade moderna. Prevaleceria, assim, "a sociabilidade mínima da cidade passagem cujo valor crucial é a acessibilidade" (JOSEPH, 1994.p. 5). Tratar-se-iam segundo Ribeiro (1995) de uma urbanização sem urbanidade.

Tomo distância, aqui, desta perspectiva. Minha atenção recai sobre a circulação regional e o transporte coletivo, - elemento central da expansão urbana. Considero que os encontros pontuais entre usuários, motoristas, cobradores estabelecem uma trama entre lugares, novas redes de produção e consumo, novos conflitos, novas territorialidades e circuitos nos quais se constroem sociabilidades. Os dados utilizados originam-se da observação realizada durante dezoito anos a partir da pesquisa de doutorado e três pesquisas posteriores (MAMANI, 2014, 2011, 2016, 2017)³. Quanto à forma de exposição destes dados, depois de uma explanação sobre o quadro teórico que me serve de referência, descreverei como ocorreu a descoberta desta urbanização e o registro de suas mudanças ao longo do período alinhavados de forma indiciária (GINZBURG, 1989), e depois a sociabilidade dos transportes com base na memória e nas etnografias das viagens realizadas.

Urbanização, globalização, fragmentação e sociabilidades

O debate contemporâneo sobre o processo de urbanização compartilha a convicção de que a dimensão e intensidade do processo inviabilizam a definição de cidade como uma forma de assentamento ou uma concentração humana em áreas limitadas onde é possível observar um 'modo urbano de vida' diferenciado do 'modo rural de vida', distribuído em torno de um centro ou cidade central que organiza um território (SANTOS, 1999; CASTELLS & BORJA, 1997; GOTTDINER, 1993). As cidades atuais "conformam áreas metropolitanas polinucleadas fora da cidade central. Isto é, regiões urbanizadas não mais organizadas pelas atividades de um centro histórico" (GOTTDINER, 1993, p. 15). São

...grandes aglomerações difusas de funções econômicas e assentamentos econômicos disseminados ao longo de vias de transporte com zonas semi-rurais intersticiais, áreas periurbanas incontroladas e serviços desigualmente destruídos repartidos em uma infra-estrutura descontínua (CASTELLS e BORJA, 1997, p. 12).

³ Financiadas pelo Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq) e a Fundação de Amparo à Pesquisa do Rio de Janeiro (FAPERJ).

Em lugar da forma compacta da cidade [...] há agora uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas regionais, em permanente expansão, que são amorfas na forma, maciços no escopo e hierárquicas em sua escala de organização social (GOTTDINER, 1993. p. 14).

Segundo Gottdiner (1993), ainda, a vida urbana ter-se-ia tornado portátil, capaz de acompanhar a geografia móbil do mercado de trabalho graças ao transporte expresso (auto-estradas rápidas, automóvel individual, condomínios residenciais privados e shoppings), permitido a rápida ocupação de áreas, até então não urbanizadas, formando megalópoles de Gotmann (1961), ou de urbanização mundial de Léfèbvre (2002).

Já entre nós a questão da mudança da morfologia urbana ganhou destaque a partir dos anos 90, relacionado à globalização ao problema da gestão das megacidades (SANTOS, 1991; 2000; CASTELLS & BORJA 1997). E a atenção dirige-se, particularmente à fragmentação ou dualização, mas tende-se a desconsiderar a extensão geográfica de urbanização. Efetivamente, o foco dado às pesquisas sobre a problemática da urbanização contemporânea tende a se fixar na irrupção de condomínios fechados e shoppings ao longo de vias expressas. À emergência de um padrão fragmentado de expansão metropolitana formado por “micro-espacos privados, desconectados do seu entorno e conectados diretamente aos centros comerciais e serviços” (LAGO, 2001, p. 1530), que geram a dissolução de modos de vida, da sociabilidade interclassista e da cooperação urbana (RIBERIO, 2003, p. 2).

No caso do Rio de Janeiro essa urbanização ocorreria, de um lado, como resultado da continuidade do processo de "expansão popular periférica" (LAGO, 2000) e, de outro, da ocorrência de três novos processos, correlatos: a colonização do urbano; a urbanização por enclaves e turistificação do território (RIBEIRO, 1995). No primeiro caso, ocorreria a expulsão de moradores e das práticas antigas, promovidas tanto pela introdução de condomínios fechados e seus mecanismos de segurança e a fragilização do comércio tradicional pela chegada de grandes redes de comércio, de serviços e de lazer concentrados em shoppings. No segundo caso, produção concentrada de habitação para as classes médias em áreas que, dotadas de amenidades, antes eram ocupadas por segmentos populares. Já no terceiro, tratar-se-ia da transformação do uso do território para fins turísticos. Em todos os casos afirma-se a perda de sociabilidade na medida em que se obstrui que a cidade

atue como condição de encontro e troca de grupos humanos diversos, propriedade que Léfèbvre caracterizou com o termo “direito á cidade”.

O debate brasileiro sobre a urbanização contemporânea, toma a mudança morfológica como fragmentação do tecido sócio-espacial metropolitano, destacando os riscos societários de tal processo mas não se detêm sobre sua extensão geográfica. Chama a atenção, igualmente, que a circulação e a mobilidade não recebem destaque mesmo quando se afirma, com freqüência, a importância que as metrópoles adquirem tanto interna quanto externamente na dinamização econômica já que promovem a interconectividade e fluidez (SANTOS, 1999)⁴.

Mas é necessário se deter sobre o conceito de sociabilidade tomado, nas leituras do debate aqui esboçado, como sinônimo urbanidades ou de cultura urbana. Concordamos com a relação desde que não seja tomada como um epifenômeno econômico. A noção de sociabilidade articula dois sentidos de origens distintas (FRUGOLI, 2007): o de Simmel e o de Park. No primeiro caso a sociabilidade são as formas lúdicas de superar conflitos e produzir integração e coordenação social (sociação). Assumem a forma atitudes típicas, e co correlacionam tanto o mundo social externo quando a subjetividade individual (atitude *blazê*). Já no caso de Park, e a Escola de Chicago, o foco se dá na (re)construção de vínculos sociais e morais entre habitantes das diversas áreas das cidade, submetidas, permanentemente a pressões advindas de valorização e desvalorização imobiliária e os processos de crescimento urbano. De modo que os movimentos econômicos desenham diferenças ambientais e funcionais na cidade (áreas naturais), resistidas, apropriadas e transformadas pelo habitantes que imprimem às áreas suas próprias características (áreas morais). Nesta perspectiva a cidade e suas áreas estão permanentemente em construção – as vizinhanças nascem e morem e o agregado total da cidade pode ser descrito como um “mosaico de mundos que se superpõem mas não se interpenetram” (PARK, 1970). A diversidade de mundos e sua composição dá às cidades riqueza, dinamismo e personalidade e assume a forma de uma superestrutura cultural.

Adiro aqui ao paradigma da cidade em construção (*la ville à l'oeuvre*) que implica reconhecer o aspecto inacabado da urbanização. Nesse sentido, permito-

⁴ Recordar que para Santos a transformação urbana se dá pela inclusão de fragmentos da metrópole à rede de fluidez econômica global (áreas luminosas) o que transforma áreas não incluídas na rede em áreas decadentes (opacas) (Santos, 1999)

me, aqui, questionar a tese da urbanização sem urbanizade, ou do predomínio de sociabilidades mínimas. Parece cedo, ainda, para concluir taxativamente a respeito de um fenômeno que não está fechado. Mas é possível esperar, também, a construção de sociabilidades e redes sociais, pautadas sobre uma nova geografia megalopolitana e novos vínculos entre produção, residência e lazer: a produção de um cotidiano regional.

Urbanização regional e mobilidade

Como já foi mencionado, a expansão da urbanização da metrópole do Rio de Janeiro para além das fronteiras formalmente reconhecidas como Região Metropolitana é um fenômeno poucas vezes tratado, mesmo quando a extensão seja observada e vivenciada na circulação regional periódica de seus habitantes, por motivos de trabalho, educação, saúde ou turismo e lazer. Este fenômeno se impôs a mim como um fato incontornável durante a pesquisa de doutorado (1999 - 2004). Estudava, então, o transporte informal que, naqueles anos expandira-se, de forma exponencial, no Rio de Janeiro⁵. Ao tratar da mobilidade sem um recorte previamente estabelecido era muito perceptível que a expansão metropolitana configurava uma urbanização diferente da que as noções instituídas de cidade ou de área metropolitana do Rio de Janeiro levavam a pensar.

O transporte informal permitia deslocar-se, a partir do Centro do Rio de Janeiro a qualquer ponto da região metropolitana, bem como a municípios distantes em mais de 200 km como Angra dos Reis, Cabo Frio, Búzios, Macaé e Campos. Nestas viagens era perceptível a formação contínuos urbanos, ao longo das estradas - fora da Região Metropolitana - até Rio Bonito ou em direção a Nova Friburgo. Enquanto os municípios da Região dos Lagos apresentavam a fisionomia de uma única cidade, ou de uma periferia metropolitana em rápida ocupação ruas, loteamentos e construções.

Anos mais tarde estudos demográficos permitiram-me confirmar o observado de forma direta e acontecendo. Os trabalhos de Ajara e Tavares (2006) foram os primeiros a chamar atenção sobre a expansão das cidades das baixadas litorâneas do Rio de Janeiro fomentada, para as autoras pela expansão de Macaé, uma cidade global. Mas magnitude do crescimento dado que o fluxo migratório da região das

⁵ Enquanto a maioria das abordagens daqueles anos voltavam sua atenção para a urbanização fragmentada, à globalização, ao Planejamento estratégico e ao fim das centralidades metropolitana.

Baixadas Litorâneas em direção a Macaé e os municípios próximos não é perceptível estatisticamente devido à grande migração da Região Metropolitana em direção aos municípios litorâneos (SILVA & CAVENGLI, 2006). Estes trabalhos, não consideram, entretanto, os efeitos da mesma expansão sobre os outros municípios do estado - como Campos dos Goytacazes – de lento crescimento populacional, ou as cidades menores tenderam a perder população.

Nos últimos trinta anos a população do estado do Rio de Janeiro cresceu mais de 32% (1990 - 2017). Mas a expansão foi muito mais expressiva nas regiões metropolitana e a das baixadas litorâneas que cresceram respectivamente, no mesmo período, entre 80% e 141%. Já no Norte Fluminense o crescimento foi mais modesto, chegou a 42,22%. Mas, sem dúvida, o foco desse crescimento se deu nos municípios do entorno de Macaé – que chamarei aqui grande Macaé⁶ - que passou de ter 169.229 habitantes em 1990 a 455.357 em 2017.

Se o crescimento litorâneo pode ser atribuído expansão do turismo, na chamada Região dos Lagos, a atração de Macaé deveu-se à expansão da atividade petroleira a partir da segunda metade da década de 90. Mas o Petróleo não explica por si só a integração. É preciso considerar, também, as transformações econômicas dos municípios em volta: a ruína da indústria metal-mecânica de Nova Friburgo e da produção rural das áreas que não se inserem na produção de hortaliças e legumes, nos anos 90 e expansão da indústria de confecção e do turismo no 5º distrito (Lumiar e São Pedro). Igualmente em Campos ruína o desaparecimento da produção de açúcar a proliferação de uma economia de serviços, com destaque ao ensino superior e expansão da indústria cerâmica. Já no Noroeste do Estado há que considerar o virtual desaparecimento da produção agrícola e extrativa - arroz, leite e cimento, e igualmente, a proliferação de uma economia de serviços.

Certamente a expansão da atividade petrolífera em Macaé (a partir do momento em que se tornou sede da unidade operacional da Petrobrás) abriu possibilidades de trabalho para uma ampla gama de profissões e oportunidades para um sem fim negócios. Assim, os deslocamentos gerados por esta demanda, além da migração, estimulam a mobilidade e tornam o transporte e a circulação um quesito importante do cotidiano regional, realizado por linhas regulares, transporte

⁶ Macaé, Rio das Ostras, Casimiro de Abreu, Carapebus, Quissamã e Conceição de Macabu.

informal, ônibus e vans fretadas por empresas ou por prefeituras e mais recentemente prolifera o serviço de 'caronas' obtidas mediante de aplicativos⁷.

A mobilidade foi estimulada, já no final dos anos 90, pelo transporte informal que realizava tanto o transporte local e quanto o inter-regional. Vans e carros de lotada fixaram pontos próximos das rodoviárias e estabeleceram novas redes de circulação e interconexões, mais flexíveis e capilarizadas que o transporte regular. Mas o conflito entre informais e empresas regulares não tardou a acontecer e se prolonga até o presente. O estado e cada município adotaram políticas diferenciadas quanto ao transporte informal que oscilam entre o banimento (Macaé) e oficialização dos informais (Rio das Ostras e Casimiro de Abreu. Seja como for, em cada ponto de concentração de transporte intermunicipal se estabeleceu uma trama de relações entre motoristas, papagaios, cobradores e donos de ponto articulada a uma rede social⁸ e regional. Nesses pontos se estabelecem, também, trocas e laços com usuários - nem sempre efêmeras - e uma relação de concorrência e cooperação com o transporte regular. Quanto aos aplicativos de carona - muito utilizados em dias e horários nos quais o sistema regular e o informal estão saturados: sextas-feiras e sábados para sair e domingos e segunda e de noite - são um fenômeno muito recente na região nos quais rede consolidada num ponto não pode ser observada. De todo modo em cada modalidade de transporte diferenciam-se as relações de produção, de trabalho e com os usuários, e o que parece estimular padrões distintos de sociabilidade que se aproximam nos pontos.

Relatos de Circulação

No início dos anos 1990, ao sair de Niterói, pela BR 101 rumo ao norte do estado, apresentava-se ao viajante uma paisagem pouco urbanizada, repleta de terras devolutas e, alguns quilômetros à frente, terras com uso rural, e alguns núcleos de urbanização em Manilha e no acesso a Itaboraí. A partir daí predominava completamente a paisagem rural e alguns povoados pequenos. Apenas na 'Região dos Lagos' observava-se já uma ocupação urbana mais ampla, mas ainda marcada por áreas nas quais a terra não recebia usos não urbanos⁹.

⁷ Refiro-me ao aplicativo Bla Blá car.

⁸ Ver Boissevian (2017).

⁹ As salinas ocupavam uma grande área plana em volta da lagoa de Araruama.

A cidade de Casimiro de Abreu, por exemplo - hoje centro da circulação regional entre as cidades parada obrigatória para quem vem de Nova Friburgo em direção ao Rio ou a Campos dos Goytacazes ou para quem vem de Campos, Macaé e Rio das Ostras e se dirige ao Rio de Janeiro ou vice versa - era em 1991 um minúsculo povoado edificado em um dos lados da BR 101, junto a uma antiga estação de trem da Leopoldina. O terminal rodoviário, localizado entre a ferrovia e a BR 101 era rodeado por pouquíssimas construções e servia de ponto para os deslocamentos às áreas rurais do município. Quanto às ruas eram transitadas, principalmente, por cavalos e carroças.

A partir dessa rodoviária era - e é - possível chegar a Lumiar, no Quinto distrito do município de Nova Friburgo - diante uns 39 km -, e a Sana, no município de Macaé - distante 15 quilômetros. As viagens eram feitas por ônibus de tipo urbano que partiam e retornavam três vezes ao dia - da empresa Líder. Os motoristas, moradores da região, eram conhecidos por todos os moradores do percurso e estabeleciam uma relação pessoal com eles. Os visitantes que se aventuravam por essas estradas de terra não rompiam aquela rotina.

Sana recebia turistas jovens, de estudantes e hippies, como uma década antes recebera Lumiar. Um único hotel familiar - de Jessé e Josimar - acomodava os viajantes que buscavam mais conforto que as dos campings. O atrativo, além da beleza do lugar, eram as cachoeiras, os banhos de rio e a vida rural. Fora a economia do turismo, predominavam atividades pecuárias e rurais e uma forte economia doméstica ainda não afetada pela expansão do comércio, dos serviços e a formação de um mercado de terras para visitantes.

Ao longo da estrada de terra entre Casimiro de Abreu e Sana existiam alguns restaurantes com acesso a cachoeiras e poços no rio Macaé, que atuavam estritamente nos finais de semana. Já do acesso a Sana para Nova Friburgo era muito desabitado, três pequenas vilas de quatro ou cinco casas eram atendidas pelos ônibus da Líder: São Romão, Cascata e Campos Elíseos. A estrada de terra sofria com as chuvas de verão e as interrupções e eram muito freqüentes.

Ainda em 1997, Casimiro de Abreu permanecia rural e pequena e o movimento de veículos na BR 101 era muito baixo e pouquíssimo transitada, se comparado ao volume atual, e os trens ainda circulavam. Igualmente, Rio das Ostras, distante 30 km, permanecia como vila pequena em torno de sua praça e separada de Barra de São João (no município de Casimiro de Abreu) e de Tamoios (no município de Cabo

Frio) por 10 km grandes de áreas descampadas. Mas ao longo das estradas observava-se já um grande número de *outdoors* que publicitavam loteamentos¹⁰. Certamente havia muitas casas em construção, distantes, e isoladas sem que houvesse nem condomínios fechados nem shoppings. O turismo, propriamente dito, concertava-se em Búzios, Cabo Frio e Arraial do Cabo. Quanto ao transporte informal já existia, mas não era perceptível nem tratado como problema, o que veio a acontecer na década seguinte.

Entre 1997 e 1998 grande parte da ocupação das Baixadas Litorâneas, próximas a Macaé, parecia ao viajante uma ocupação "turística", estimulada por loteamento e auto-construção de uma segunda residência. Essa expansão evidenciava-se ao circular nas estradas litorâneas - quando possível - entre Búzios, Cabo Frio, Arraial do Cabo, Araruama, Saquarema, Marica e Niterói. Naqueles anos desenhava-se já a ocupação residencial quase completa daquelas áreas, refreada apenas pela presença de reservas ou áreas sem estradas.

A interpretação turística parecia-me plausível, naquela época, dado que eu mesmo conhecia essas áreas turisticamente, e não era possível notar a influência de Macaé sobre o processo, muito embora já tivesse conhecidos que haviam se mudado para Macaé e Rio das Ostras e apresentavam aqueles municípios como um mundo de oportunidades para a construção, o comércio e atividades de apoio à economia do petróleo. Mas somente conheci Macaé, como de resto o norte e o noroeste fluminense quando passei a trabalhar em Macaé, enquanto fazia a pesquisa doutoral.

De fato, a partir de 2002 eu mesmo passei a participar dos movimentos pendulares casa-trabalho entre Macaé e Rio de Janeiro. Trabalhava no Laboratório de Engenharia de Exploração de Petróleo da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (LENEP/ UENF) como professor substituto¹¹.

Esta área distava dez km do Centro de Macaé e outros tantos do Centro de Rio das Ostras, mas era muito melhor servido de transporte a partir de Rio das Ostras que de Macaé, cujo transporte coletivo era velho demorado e irregular. Aliás, a mobilidade entre todos os municípios era atendida com bastante eficiência por vans, kombis e carros de lotada.

¹⁰ Ofertados nos classificados da cidade do Rio de Janeiro.

¹¹ sua sede ficava em Imboassica, atrás do Parque do Tubos, ao lado da antiga vila de pescadores espremida em meio a instalações industriais e à ferrovia

Sendo alguém que visitava a cidade exclusivamente para trabalhar, devia ter cuidado para chegar a tempo, vindo do Rio de Janeiro. Quer dizer, devia considerar o tempo de viagem de longa distância e a coordenação adequada ente o transporte de longa distância e transporte local para chegar a tempo. E no retorno buscar um modo de regressar tão rapidamente quanto possível. A opção do ônibus urbano até a rodoviária de Macaé era demorada, mas uma vez lá podia escolher entre os ônibus e a lotada. A opção por Rio das Ostras exigia que caminhasse um km até a estrada RJ 106 e que conseguisse uma van com vaga, o que dependendo do horário era difícil.

No meu primeiro dia de regresso tinham me informado que por ali passavam ônibus para o Rio de Janeiro, que seria fácil retornar. Com base nessa informação caminhei até a estrada no horário informado e esperei. De fato, no horário, um ônibus da Viação 1001- da linha Macaé - Rio, via Araruama - parou e iniciei o retorno. Nessa viagem voltei a passar por trechos que visitara cinco anos antes e descobri a continuidade da ocupação urbana. Desenhava-se uma conurbação entre Macaé e Rio das Ostras, cujo Cento vivia - como até hoje engarrafado. E a partir daí toda a orla exceto os últimos quatro quilômetros da praia rasa - onde se localiza uma reserva da marinha na entrada de Búzios o trevo da RJ 106 e RJ 102 - encontrava-se num processo de ocupação periférica.

A paisagem de construções e ruas de terra que se afastavam da estrada principal sem penetrarem muito na baixada. Sobrados com uso comercial do andar térreo e o andar superior com uso residencial proliferavam ao longo estrada. E o ônibus intermunicipal atuava como um ônibus urbano parando a cada ponto... Desse modo, uma viagem que duraria pouco mais que duas horas e meia levou sete fatigantes horas..... Não usei mais essa linha.

A opção era então chegar por transporte informal por Rio das Ostras e retornar ao Rio por Macaé nas linhas diretas que circulavam pela BR 101. Nesse caso ia até a vila de Imboassica para tomar um ônibus velho e 40 minutos depois chegar à Rodoviária onde uma multidão de trabalhadores off-shore buscavam, como eu, partir rápido.

Em Macaé como no Rio de Janeiro ou em Campos dos Goytacazes. ao lado da rodoviária "papagaios"¹² informavam em altos brados os destinos aos quais carros de lotada se destinam Rio, Niterói, Campos.... Mas nesta cidade a rodoviária estava rodeada de bares onde grupos de homens tomavam cerveja, conversam com garotas de programa... ou simplesmente aguardam partir.

Esse vai-e-vem que repeti semanalmente entre 2002 e 2003 e se expandiu a partir de 2004 para Campos dos Goytacazes, me permitiu conhecer a rotina das cidades e acompanhar suas mudanças no tempo. Assim, até 2007 a circulação entre Macaé e Rio das Ostras, Barra de São João, Tamoios e Casemiro de Abreu era predominantemente informal. A partir daquele ano Macaé licitou o sistema de transporte, implementou o sistema integrado e baniu do município o transporte informal. Nos outros municípios o transporte informal permaneceu regular fazendo a circulação interna. De todo modo, e apesar da repressão, carros particulares continuaram fazendo 'lotadas' entre as cidades, apenas, dissimulavam sua presença.

Como a partir de 2004 comecei a viajar com mais frequência de Macaé para o norte pude observar, também, que o mesmo padrão de ocupação urbana das áreas laterais da estrada RJ 106 continuava além do centro de Macaé e do rio homônimo em loteamentos e favelas numa extensão de mais de dez quilômetros. E, embora se interrompesse como contínuo a expansão de Macaé impactava os municípios próximos: Carapebus, Conceição de Macabu e Quissamã.

Alias, impactou o valor da terra e impulsionou o mercado de terras urbanas a em todos os municípios em volta. A área sul de Macaé se tornou mais valorizada, tanto mais cara quanto mais próxima do mar. O mesmo ocorreu com Rio das Ostras e com Tamoios. Já em Casimiro de Abreu, a sede do município se expandiu tanto em termos habitacionais quanto comerciais e as pequenas vilas ao longo da estrada de ferro com grandes casas de telhas claras e janelas de blindex, no mesmo estilo das construídas nas praias. Já o caminho de Sana e Nova Friburgo mudou substancialmente a partir da pavimentação da RJ 142 em 2007. Com a melhora do acesso, além de surgirem grandes casas e sítios na beira do rio Macaé, proliferaram um grande número de loteamentos. Sana e Lumiar consolidaram-se com vilas

¹² Nome dado àquele que chama pessoas para os carros de lotada e que recebe uma certa soma de dinheiro por cada passageiro.

turísticas. Proliferaram os resorts e pousadas luxuosas na região e os pequenos vilarejo de São Romão, Cascata e Campos Elíseos cresceram significativamente.

Quanto ao transporte formal intermunicipal, intensificaram os serviços de transporte entre as cidades. De modo tal que Campos e Macaé, em janeiro de 2010 eram as mais interconectadas do estado com a cidade do Rio de Janeiro. Para Macaé ocorriam 80 viagens diárias e ofereciam-se 2400 vagas, enquanto para Campos 23 viagens ofereciam 920 vagas diárias (Mamani, 2010). Igualmente Nova Friburgo passou a ter serviços regulares conectando-se a Macaé e Rio das Ostras com cinco viagens diárias e 200 vagas, depois que a RJ142 (estrada Serra - mar) foi asfaltada em 2007.

Obviamente esta contabilidade superficial não consegue levar em conta as viagens de carros particulares nem os fretamentos de ônibus de trabalhadores que diariamente se deslocam, nem dos estudantes que se dirigem às universidades. Por outro lado, a cidade de Campos não foi diretamente pela afetada pela expansão costeira da urbanização mas se integra fortemente, sem dúvida, à circulação e mobilidade regionais.

Sociabilidade e circulação

Toda viagem tem uma dimensão de aventura dado como apontado por Simmel, (1998) ela constitui um corte na continuidade da vida, um lapso no qual todas as atitudes voltam-se exclusivamente para o presente. Assim, os pequenos percursos diários tenderiam a ser esquecidas por não serem particularmente significantes enquanto as grandes viagens tenderiam a ser recordadas, dada sua singularidade. Mas ao tratar-se do transporte coletivo¹³ e do transporte informal a magnitude da aventura intensifica-se pelas possibilidades de encontro (e de conflitos) postos.

Certamente, quando considerados os espaços relacionados ao viajar é possível identificar várias formas de exposição dos passageiros aos riscos e aos encontros inesperados. Nesse sentido o tipo de viagens, o veículo e os momentos de partida e chegada podem ser analisados utilizando a oposição entre atitude blazê e atitude aventureira, entre cálculo e entrega ao risco e que, em termos de espaço, corresponde à oposição entre espaços impessoais x pessoais, cosmopolitas x privados. As rodoviárias, os pontos de parada e os veículos em si mesmos

¹³ Citar Lenin Pires. E Caiafa.

constituem espaços nos quais predominam tensões e certos modos de tratá-las. Os espaços de sociabilidades típicas de que aqui trataremos.

As rodoviárias de uma cidade e seu entorno são lugares de máximo cosmopolitismo e de maior risco e os pontos de chegada e partida de veículos e o interior das rodoviárias, lugares que proporcionam uma proteção relativa. Neste sentido a Rodoviária Novo Rio, na Cidade do Rio de Janeiro, constitui exemplo extremo. Localizada numa área bastante degradada da cidade - mesmo após as obras das olimpíadas -, o exterior do terminal é extremamente movimentado. Convergem tramways, ônibus urbanos, taxis e pessoas que chegam e que saem. No seu entorno uma rede intrincada de viadutos e ruas dá abrigo aos pontos de lotada intermunicipais, aos carros que fazem carona e a numerosíssimos ambulantes. As portas do terminal são particularmente confusas: quem chega ou sai é abordado por uma infinidade de propostas. Quem sai ou quem entra o faz de forma furtiva enquanto recebe propostas de taxi, de engraxates, de papagaios e ao mesmo tempo busca se orientar. O interior contrasta com o exterior por ser mais protegido, com suas fileiras de bancos, com seu comércio e seus guichês, sempre cheios, com filas e pessoas buscando informação e a praça de alimentação que lembra a de um shopping. O interior da rodoviária é um lugar de anonimato, predominam as relações calculadamente impessoais e a atitude blazê. Enquanto o exterior representa o risco, a furtividade e o caráter aventureiro da viagem

A escolha pelo informal tem uma dimensão de aleatoriedade. Certamente a pressa em chegar ao destino e o preço inferior ao do ônibus tende a pesar na escolha, mas é sem dúvida a relação com o 'papagaio' que define a opção. O papagaio é o agente de informação e negociação e o diálogo com ele precipita a decisão. É ele quem - uma vez decidido usar o transporte informal - guia os passageiros em segurança até o veículo e os põe em contato com o motorista que informa da demora provável que negocia as particularidades da viagem. A partir desse momento os passageiros aguardam em lugares improvisados para tal fim numa esquina, embaixo de uma marquise comercial ou de um viaduto, sempre próximos dos motoristas e fiscais que formam um círculo separado em que predomina uma sociabilidade profissional - misto de troca de informações e zoação masculina.

Próximos a e o mesmo tempo distantes entre si os passageiros aguardam com pouca interação entre si, no máximo comentários sobre a demora e às vezes

reclamações. Finalmente, quando o veículo 'lota', ocorre um último conflito de silenciosa hostilidade. Quem chegou primeiro tende a ocupar o banco do carona, o segundo o banco traseiro à esquerda. E os dois últimos buscam evitar se ¹⁴sentarem no meio. Sem falar, quem se aproximar, primeiro, à porta direita senta... e a viagem começa. Quando o veículo inicia o movimento as atitudes mudam e o vínculo torna-se pessoal e começa a conversa na qual o motorista é uma sorte de mestre de cerimônias. Esse vínculo pessoal (carisma), abre uma conversa franca sobre si e sobre a vida, a profissão, os lugares a família¹⁵. Esta conversa que ocorre como que 'fazendo sala' é uma sorte de sinceramento entre estrangeiros. E o mesmo ocorre em todas as modalidades transporte informal realizado por carros, inclusive o Blá Bla car.

Atitude comercial x doméstica

A identificação encontra seu ápice quando os passageiros trabalham juntos para superar ou solucionar alguma dificuldades durante a viagem. Assim, por exemplo, em 2002, numa das muitas experiências de regresso de Macaé ao Rio de Janeiro fui conduzido pelo 'papagaio' a um Fiat Doblô novo, cujo motorista era jovem. Tinha estudado publicidade, tinha um grupo de música e aspirava a gravar discos - cujo demo que publicitava no caminho. Era um rapaz simpático e solícito... Mas em algum ponto da estrada, próximo da cidade de Silva Jardim um pneu furou. Naquele veículo o estepe ficava preso num compartimento inferior, que o motorista não sabia abrir. Era final de tarde e a estrada estava deserta e tinha cada vez menos luz. Aos poucos todos os passageiros foram assumindo funções. Uns se revezavam na sinalização, outros tentavam descobrir como abrir o compartimento, até finalmente conseguir... e prosseguir.

Vários anos mais tarde, em 2006 - horas antes do primeiro jogo do Brasil na Copa daquele ano - buscava eu uma menea de chegar rápido ao Rio de Janeiro partindo de Campos dos Goytacazes. Os ônibus estavam sem vagas e procurei uma

¹⁴ O uso de aplicativos de caronas (Blá Blá car), não diminui muito os riscos. Se bem o aplicativo garante um certo tipo de proteção do usuário e do motorista pelo registro e sistema de avaliação e informação que alimenta e de eliminar a figura o papagaio, não mitiga os riscos do encontro e da circulação em áreas 'perigosas', dado que os encontros ocorrem, principalmente, no entrono das rodoviárias, principalmente, em postos de gasolina.

¹⁵ O motorista e os passageiros tendem a falar principalmente do trabalho e de suas condições, de sua família e de sua trajetória pessoal. As cidades do caminho e suas características entram também no rol de temas possíveis. menos freqüentemente os gostos musicais ou esportivos.

lotada. Fui o último a chegar, de modo que o carro saiu logo. A viagem começou como sempre, com relatos. O motorista vinha do transporte de caminhões de cana de açúcar (caminhões gaiola), estava sem trabalho e atuava, no momento como motorista auxiliar daquele carro. Tudo seguia perfeitamente até atravessar a ponte sobre o rio Macaé - no km 140 da BR 101- no sentido Rio. O veículo ficou sem combustível... O motorista culpou o proprietário de não tê-lo informado de que o carro estava com pouco gás. Não era possível pedir apoio de ninguém dado que naquele ponto da estrada não tinha sinal de celular. O motorista pegou, então, uma carona como um carro do ponto que passou no sentido contrário e retornou com gasolina do posto que distava 6 km. Com isso seria possível chegar até Rio das Ostras onde abasteceria com GNV. Mas o combustível não foi suficiente e o carro parou novamente a 1 km do posto. A partir daí todos os homens empurramos. Não houve protesto, todos queríamos chegar ao Rio a tempo de ver o jogo. É importante frisar que o fato de não ter reclamações sugere que a viagem não era vista como uma relação contratual. Isto difere, muito de situações nas quais um ônibus para na estrada por uma pane. Nesse caso tanto o motorista quanto os passageiros esperam da empresa a rápida solução. E, ainda, a empresa arrisca ser acionada judicialmente.

Pude observar a mesma relação 'doméstica' numa outra oportunidade, no início de 2007 no trajeto Casimiro de Abreu-Lumiar (Nova Friburgo). Naqueles anos a estrada estava sendo pavimentada e o serviço de ônibus regulares desapareceu. A única possibilidade de subir a serra era usando os serviços de uma kombi que partia três vezes por dia. Tinha viajado já algumas vezes na parte da manhã, mas na ocasião viajei de tarde, numa sexta-feira à tarde. O ponto - 100m à depois da rodoviária de Casimiro de Abreu, na beira da BR 101 – estava lotado às 18 h, hora da partida. Ao chegar a hora de subir no veículo, não tinha lugar para todos nem sentados nem pé. Reclamei com o motorista e me respondeu que se não quisesse não viajasse. Precisava viajar, de modo que a partida se deu comigo e cinco pessoa no porta-malas.¹⁶ Dez quilômetros à frente as pessoas começaram descer e a viagem foi ficando mais confortável.

Gostaria de frisar, com base nesta experiência extrema, que a sociabilidade tecida no interior do veículo particular (mesmo em se tratando de serviços do Blá Bla car)

¹⁶ Trata-se de pessoas da área rural de que trabalhavam na construção e no plantio de inhame.

assume a forma de sociabilidade doméstica, de visita ou comensais, em particular na qual todos "fazem sala" e na qual todos estão dispostos a colaborar em caso de dificuldades. Embora se trate de um serviço pago não o transporte não é vivenciado como uma relação comercial. Isto contrasta com o serviço de ônibus em que todo o processo é vivenciado de forma comercial, portanto, mais distante e calculado. Em cujas viagens predomina o distanciamento entre os passageiros.

Os pontos

Quanto às paradas, observa-se a mesma diferenciação. As empresas têm seus pontos específicos. Geralmente grandes restaurantes. No caso estudado a Viação 1001 para num grande restaurante chamado Oasis pouco depois de Casimiro de Abreu. O trato nesses casos é impessoal. Já no caso do transporte informal, simultaneamente à sua expansão, proliferaram restaurantes, na beira da BR101, que evocavam com nomes, arquitetura, decoração e instalações sua condição rural. Os carros com destino a Macaé paravam preferencialmente num deles chamados Sabor Rural. Já os Carros com destino a Campos param em Casimiro próximo à rodoviária.

Já na circulação para Nova Friburgo, no início da década de 2000 se instalou na encruzilhada da BR 101 com a RJ 142 uma lanchonete - anexa a um restaurante e pousada homônima, que se tornou parada de todos os que descem ou sobem a serra,

Emergência destes novos pontos de parada eclipsou as paradas antigas, genuinamente rurais e não temáticas, ao menos ao longo da RJ 142. Nesses pontos tece-se uma forte relação entre motoristas e atendentes - jocoso e ao mesmo tempo profissional -. Mas a relação com os passageiros é mais distante, mas com o tempo torna-se mais pessoal. Estes pontos são também são lugares de encontro das elites políticas e econômicas locais.

Em grandes traços a principal diferença nas atitudes no transporte formal e no informal. No transporte formal refere-se à predominância de atitudes distantes e impessoais estabelecida principalmente com base em critérios comerciais. No transporte informal predomina as relações personalizadas com base em critérios domésticos. Mas a personalização e a dimensão carismática da personalidade é, também, necessária para a implantação de serviços formais desconhecidos ou não usual. Assim, quando no início de 2008 a Viação 1001 inaugurou serviços regulares

na RJ 142¹⁷ entre Nova Friburgo e Macaé, destinou à linha motoristas nativos da região, que paravam em cada ponto informando, gentilmente, do serviço e tratando cada passageiro com simpatia e deferência. Mas uma vez implantada a linha e eliminada a concorrência, rotinizou-se o carisma e se eliminou a concorrência.

Novos aplicativos(Blá Blá Car)

Dentro do quadro analítico aqui esboçado a carona, tal vez seja, a modalidade de viagem que mais corresponda à aventura e uma atitude aventureira. Mas em princípio os novos aplicativos parecem destoar desta interpretação. O debate recente em torno deles tem se focado sobre aplicativos urbanos - o UBER em particular - e sua concorrência como os taxis e menos sobre outros aplicativos como o 99 POP ou o Urbano. Mas o Blá Blá car é uma empresa e um aplicativo que não atua no mesmo ramo. Trata-se de um empreendimento francês que data de 2006, introduzido no Brasil em 2015. Seu objetivo é o de promover e otimizar caronas intermunicipais barateando os custos das viagens e otimizando o uso de combustível, e promover mediante um sistema cadastro e avaliações mútuas um ambiente de confiança entre os participantes.

Segundo os critérios que utilizamos aqui o aplicativo oferece um clima e de segurança e de confiança dado que todos os participantes são cadastrados e avaliados, não há anonimato. Em princípio elimina a incerteza e a impossibilidade de coordenação temporal das viagens (típica do transporte informal) e a insegurança e as tensões dos arredores das rodoviárias. Cobrando preços equivalentes ao transporte informal, o Blá Blá car personaliza os serviços e permite ajustamento maior entre o passageiro e o motorista em termos de local e horários, ao menos nas áreas nas quais há maior circulação - o eixo Campos - Macaé - Rio - e menor nos caminhos transversais.

Quanto à sociabilidade durante a viagem, segue as mesmas características do transporte informal o interior é um espaço doméstico, o motorista um anfitrião. E igualmente nas conversas ocorre um sinceramento para com o estrangeiro.

Neste transporte há dois tipos de motoristas: 'caroneiros' profissionais e os que viajam regulamente por outros motivos por trabalho, negócios ou lazer. Os primeiros utilizam vários aplicativos na circulação local e regional e local. Por exemplo,

¹⁷ Depois de que antigas linhas de ônibus foram completamente retiradas de circulação e o transporte informal coibido.

circulam com Uber em Campos ou Macaé e Blá Blá car ao retornar de corridas longas e nesses casos atuam como lotadas. Os segundos são viajantes de comércio ou pessoas que viajam regularmente entre municípios e oferecem caronas para diminuir custos.

Com se vê a introdução de aplicativos de carona não diminui o caráter de aventura das viagens nem a comunicação estabelecida no interior dos veículos. Contribui para a diminuição do risco e aumenta a racionalidade da circulação regional, mas diminui com isso o cosmopolitismo inerente à viagem.

Conclusão

Os dados apresentados reforçam a hipótese de megalopolização ou urbanização extensa do Rio de Janeiro. Mas a predominância da causa econômica tomada pelos estudos que nos servem de referência, como indiscutível não aparece aqui com a mesma nitidez. A globalização e a urbanização fragmentada de condomínios e de shoppings e promoção dos megaeventos não se verificam nas áreas estudadas com a mesma força e a visibilidade que nos municípios centrais. Percebe-se sim a permanência da urbanização popular periférica superposta à turistificação do território, à valorização e especulação fundiária. Estes processos associam-se, também, à 'refuncionalização' das várias cidades e a integração regional dos mercados de trabalho, educacionais e de serviços dos que não falei neste trabalho, mas seria necessário fazê-lo numa outra oportunidade.

Certamente as sociabilidades presentes no transporte são limitadas por seu caráter de aventura, mas não se reduz ao mínimo da cidade passagem, ao menos, não no transporte informal e em aquele intermediado por novos dispositivos. A comunicação que promovem e as formas espontâneas de cooperação personalizada que aqui tratei como doméstico apontam para existência de uma série de disposições e atitudes incorporada que tendem a recriar laços e relações.

Certamente esta sociabilidade não se produz no transporte, mas a circulação aponta para a transformação simultânea de muitas áreas (morais). Percebe-se a articulação das antigas e as novas centralidades numa rede não muito bem conhecida sobre a qual se reordenam impessoalidade/cosmopolitismo e pessoalidade/proximidade numa nova geografia de sociabilidades. O que falta a estes processos é visibilidade e que se fale deles; que formem uma cultura ou

culturas que articulem os lugares, em seqüências coletivamente reconhecidas, para além da vivência cotidiana, na circulação regional.

Referências Bibliográficas

- BOISSEVAIN, Jeremy. “Análise de redes: uma reavaliação” [Tradução de Mauro Guilherme Pinheiro Koury]. *RBSE – Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, v. 15, n. 44, agosto de 2016.
- CASTELLS, M. & BORJA, J. *Local y Global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Santillana: Taurus, 1997.
- FRUGOLI, H. Jr. *Sociabilidade Urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.
- GINSBURG, C. “Sinais e Raízes de um paradigma indiciário”, in: *Mitos, Emblemas e Sinais*, Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1989
- GOTTDINER, M. *A produção Social do Espaço Urbano*. Tradução de Geraldo Gerson de Souza, 1993.
- GOTTMAN, Jean. *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*: New York: The Twentie Nth Century Fund, 1961.
- JOSEPH, I. "Le droit à la ville, la ville à l'œuvre. Deux paradigmes de la recherche". *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Année 1994, nº 64. pp. 5-10
- LAGO, L. C. do. “A metrópole desigualmente integrada: as atuais formas de produção e não acesso ao espaço construído”. In: *Anais do IX encontro nacional da ANPUR*: Rio de Janeiro, 2001.
- _____. “Divisão Sócio-Espacial e Mobilidade Residencial: reprodução ou alteração das fronteiras espaciais?”. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2000.
- LEFEBVRE, H. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Humanitas, 2002.
- MAMANI, H. A. Usuário: Ator Ausente da Política de Transporte Fluminense. Estudo das Políticas e os Conflitos nas Cidades do Rio de Janeiro e Campos dos Goytacazes. (Projeto) , 2017.
- _____. *A Política Urbana e a Questão do Transporte: Estudo Comparativo Das Políticas Municipais em Relação ao transporte informal em Campos, Macaé e Rio das Ostras, a partir de 2000*. 2016. (Relatório de Pesquisa)
- _____. *Economia informal, mercado de trabalho e Políticas Públicas no Norte Fluminense, Relatório de Pesquisa*. 2011.

- _____. *Vida Metropolitana e Transporte Informal: estudo do Rio de Janeiro nos anos 90*. Tese Doutorado. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ 2004.
- PARK, R. A Cidade: Programa de Investigação. In: VELHO, G. *O Fenômeno Urbano* Rio de Janeiro: Zahar, 1973.
- QUEIROGA, Eugênio Fernandes. *A megalópole e a Praça: o espaço entre a razão e a dominação*. 2001. São Paulo. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) FAUSP/USP, São Paulo, 2000.
- RIBEIRO, A. C. "Los circuitos perversos. Nuevos pobres y excluidos en América Latina". *Era Urbana*, 2004.
- _____. "Urbanização sem Urbanidade: um cenário de incertezas. *Ensaio*" *FEE*. Porto Alegre, 16 (2), 1995. pp. 556-590.
- SANTOS, M. *Por uma Outra Globalização: do pensamento único à consciência emoção*. São Paulo: HUCITEC, 2000.
- _____. *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo Razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1999.
- SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, G. *O Fenômeno Urbano* Rio de Janeiro: Zahar, 1973.
- SIMMEL, G. "A Aventura". In: SOUZA, Jessé e ÖELZE, Berthold. *Simmel e a modernidade*. Brasília: UnB. 1998. p. 171-187.