



Bruna Maria Ferreira Sotero

**Portais em Trânsito:
Uma Auto-etnografia do Percurso de Casa até a
Universidade**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, do Departamento de Ciências Sociais da PUC-Rio.

Orientador: Prof. Valter Sinder
Coorientadora: Profa. Maria Cândida Vargas Frederico

Rio de Janeiro
Setembro de 2023



Bruna Maria Ferreira Sotero

**Portais em Trânsito:
Uma Auto-etnografia do Percurso de Casa até a
Universidade**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, do Departamento de Ciências Sociais da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. Valter Sinder

Orientador Departamento de Ciências Sociais
PUC-Rio

Profa. Maria Cândida Vargas Frederico

Coorientadora Departamento de Ciências
Sociais PUC-Rio

Prof. Ronaldo Oliveira de Castro

Instituto de Ciências Sociais UERJ

Profa. Olivia Nogueira Hirsch

Departamento de Ciências Sociais PUC-Rio

Rio de Janeiro, 22 de setembro de 2023

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, da autora e do orientador.

Bruna Maria Ferreira Sotero

Graduou-se em Segurança Pública pela Universidade Federal Fluminense (2020). Atualmente é pesquisadora do Centro de Estudos de Segurança e Cidadania. Tem experiência na área de Antropologia, com ênfase em Antropologia Urbana, atuando principalmente nos seguintes temas: violência e racismo.

Ficha Catalográfica

Sotero, Bruna Maria Ferreira

Portais em trânsito : uma auto-etnografia do percurso de casa até a universidade / Bruna Maria Ferreira Sotero ; orientador: Valter Sinder ; coorientadora: Maria Cândida Vargas Frederico. – 2023.

84 f. : il. color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Ciências Sociais, 2023.

Inclui bibliografia

1. Ciências Sociais – Teses. 2. Transporte público. 3. COVID 19. 4. Rio de Janeiro. 5. Mobilidade. I. Sinder, Valter. II. Frederico, Maria Candida Vargas. III. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Ciências Sociais. IV. Título.

CDD:300

Em memória dos meus avós, sem minha
ancestralidade não teria chegado até aqui.

Agradecimentos

Iniciei a pós-graduação durante o período da pandemia de Covid-19, esse momento em que o mundo todo parou, perdemos muitas pessoas e não sabíamos que rumo as sociedades iriam tomar. No meio de profunda tristeza e incertezas, mergulhei em uma etapa desafiadora da minha vida profissional.

Com certeza um dos períodos mais difíceis da minha trajetória. Hoje estou aqui, finalizando essa etapa com a sensação de dever cumprido, diante de um contexto social mundial extremamente diferente de tudo que eu havia experimentado. E o sentimento que permanece é, sobretudo, de gratidão!

Por isso começo agradecendo, primeiramente, àqueles que me deram não somente a vida, mas que me educaram e me ensinaram desde cedo a importância dos estudos: aos meus pais Jorge e Patricia e irmãos Enzo e Beatriz, pelo infinito amor e parceria. Sem eles, eu certamente não teria chegado até aqui. A saudade por causa da distância é grande e me dá forças diárias para continuar essa missão.

Agradeço também aos meus tios Jozeney e Paulo Kleber; às tias Edna e Cristina; e aos primos Caio e Pedro por serem minha família e inteiramente responsáveis pelo meu crescimento pessoal e profissional.

Sem dúvidas, meu maior e melhor parceiro, que esteve ao meu lado diariamente durante esse período, sem cessar e sem cansar, Paulo Henrique, meu grande amor. Muito obrigada por tudo!

Agradeço ao corpo docente da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, em especial ao meu orientador prof. Dr. Valter Sinder e minha coorientadora Dra. Maria Cândida Vargas Frederico, por me ajudarem muito ao longo dessa caminhada, pela orientação dada sempre com muito cuidado e atenção.

Agradeço às minhas amigas de longa data, muitos me

acompanham desde a infância, pois, nessa trajetória, foram imprescindíveis para me auxiliar a vencer os percalços da vida adulta, cabendo aqui citar algumas delas como Pablo Barroso, Gustavo Martins, Leticia Lopes, Melina Lopes, Rammi Damiani, Fernanda Sales, Priscila Oliveira, Carlyne Ferreira, Yan Freitas e Rayane Bezerra.

Amigos que fiz também morando na Colônia Juliano Moreira, localidade que me fez pensar a escrita desta dissertação, sem as trocas que tivemos esse trabalho não seria o mesmo. Agradeço ao Fernando Peçanha, ao Raphael Alves e à Suellen Chaves.

Em nossa trajetória de vida, não somente as amizades que construímos nas escolas e na vizinhança nos fortalecem, então, como se esquecer de quem esteve ao nosso lado durante a passagem pelo mercado de trabalho? Aproveito esse espaço para agradecer também a quem compartilhou períodos de dedicação profissional comigo, tenho certeza que pude aprender muito com cada um de vocês. Em especial, aos amigos do Centro de Estudos de Segurança e Cidadania (CESeC) e aos parceiros da Rede de Observatórios da Segurança. Aos coordenadores: Silvia Ramos, Pablo Nunes, meus mentores e maiores incentivadores, além de Julita Lembgruber, Leonarda Musumesci e a querida Ana Paula Andrade.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

A todos, minha eterna gratidão!

Resumo

Sotero, Bruna Maria Ferreira; Sinder, Valter. **Portais em Trânsito: Uma Auto-etnografia do Percurso de Casa até a Universidade**. Rio de Janeiro, 2023. 84p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Esta dissertação irá tratar as questões sobre o trajeto que faço indode casa até a universidade, que se deu durante a pandemia do COVID-19e as recentes medidas de flexibilização. Descrevo o uso que faço do transporte público detalhando os dois modais utilizados por mim durante o percurso até a Universidade: BRT e MetrôRio. O trajeto tem muitas coisasa contar que enredam entendimentos de distanciamento não só físico, mastambém social, que separam os dois meios de transporte aqui propostos. O plano de fundo para as análises feitas diz respeito à mobilidade da minha vida, que aqui tratarei como atravessamento de portais. O primeiro portal éa mobilidade pessoal, portanto, também social, feita através dos estudos na PUC-Rio. A segunda trata-se de uma mobilidade urbana através do transporte público, onde consigo atravessar os abismos simbólicos dos seus dois lados, sair da favela em que moro para ir à Zona Sul da cidade esuas nuances próprias.

Palavras-chave

Transporte público; COVID 19; Rio de Janeiro; mobilidade.

Abstract

Sotero, Bruna Maria Ferreira; Sinder Valter (Advisor). **Portals in Transit: An Auto-ethnography of the Journey from Home to University**. Rio de Janeiro, 2023. 84p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

This work will deal with questions about the route I take from home to the university, which took place during the COVID-19 pandemic and its recent flexibility measures. I describe the use I make of public transport, I will be detailing the two modes used by me during the journey to the University: BRT and MetrôRio. The route has many things to tell that entangle the understandings of distance not only physical, but also social, that separate the two means of transport proposed here. The background for the analyzes made concerns the mobility of my life, which I will treat here as portals crossing. The first portal is personal, and therefore also social, mobility through studying at PUC-Rio. The second is urban mobility, through public transport where I can cross the symbolic chasms on both sides, leave the favela where I live to go to the South Zone of the city and its own nuances.

Keywords

Public transport; COVID 19; Rio de Janeiro; mobility.

Sumário

1. Introdução - Entrando no Portal – O Início de Tudo	14
2. Descortinando o Tema – Referencial Teórico	18
3. Meu Trajeto	23
4. Os Modais	25
5. Entrar e Sair	32
6. Nem Tudo é um Mar de Rosas: O Funcionamento do BRT	36
7. Rastreamento: Quando os Sinais Entram em Jogo	42
8. Imagens: O Que se Vê e o Que Não se Vê Dentro dos Modais	46
9. Empurra- Empurra	50
10. A Dança das Cadeiras - Quando Sentar e Quando Ficar em Pé	53
11. “Eu Também Tenho Hora para Chegar” – Debate sobre a Urgência	56
12. A Situação das Mulheres no Transporte Público	59
13. Também é uma Questão de Raça	62
14. Diversões que Acontecem no Transporte Público	65
15. Ano Novo, Vida Nova?	67
16. Saindo do Portal – Finalizando minha Pesquisa	72
17. Conclusão	74
18. Referências Bibliográficas	76
19. Anexo 1	81
20. Anexo 2	82
21. Anexo 3	83
22. Anexo 4	84

Lista de Figuras

Figura 1: Esquema de ida e volta até a PUC	23
Figura 2: Corredor exclusivo BRT Rio	25
Figura 3: MetrôRio	30
Figura 4: Metrô na Superfície	31
Figura 5: Imagem da estação de BRT Colônia (Museu Bispo do Rosário)	32
Figura 6: Catracas de Entrada e Saída BRT Rio	33
Figura 7: Imagem de um passageiro entrando no BRT, com o chão do BRT e da plataforma no mesmo nível	33
Figura 8: Passagem direta entre os modais BRT e Linha 4 MetrôRio	34
Figura 9: Imagem de um BRT se preparando para sair com as portas abertas e passageiros em pé segurados na porta	38
Figura 10: Imagem do BRT de manhã na estação Colônia (Museu Bispo do Rosário)	39
Figura 11: O Que se Vê de Dentro do BRT	47
Figura 12: O Que se Vê de Dentro do Metrô	48
Figura 13: O Que se Vê de Dentro do Metrô na Superfície	49
Figura 14: Aviso sobre espaço exclusivo para mulheres no BRT	60
Figura 15: Novo BRT	67
Figura 16: Imagem da superlotação no BRT no ano de 2023	70

Lista de Gráficos

Gráfico 1: Comparativo entre as cinco capitais com maiores valores de tarifa no Metrô

29

Lista de Siglas

BRT- Bus Rapid Transit

BRT Rio- Bus Rapid Transit da cidade do Rio de

JaneiroCOVID-19- Coronavírus

PUC-Rio- Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

*“Tudo que eu escrevo é profundamente marcado
pela condição de mulher negra.”
Conceição Evaristo*

1. Entrando no Portal – O Início de Tudo

O presente trabalho estuda atravessamentos, um completando o outro, o primeiro é aquele que faço ao longo de toda minha vida através dos estudos na busca por conhecimento acadêmico, o segundo é atravessar a cidade por meio de diferentes modais do transporte público, em busca de mais uma conquista acadêmica, cruzando a cidade por caminhos antes desconhecidos. Aqui, essas ideias de atravessamentos tomam a forma de portais, dois grandes portais que cruzei durante os dois anos de curso do Mestrado. A ideia de portal vem como imaginação para o percurso feito durante esse período.

Para entender melhor os atravessamentos no âmbito da minha vida pessoal, desde muito cedo fiz uma trajetória marcada por grandes passagens, venho de uma família preta de renda baixa que sempre batalhou para que os estudos fossem prioridade. Diferentemente dos meus pais e avós, sou a primeira a estudar majoritariamente o ciclo básico em escolas particulares com a esperança de um futuro diferente do deles e com mais oportunidades, a aposta se concretizou e eu passei para a universidade pública tão sonhada sendo a primeira pessoa da família a concluir uma faculdade pública. Mais adiante passo para o curso de mestrado e realizo esse passo em um período mundial atípico e isso tem implicações para essa pesquisa.

Eu ingressei no mestrado junto ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da PUC-Rio, em 2021, justamente no segundo ano da pandemia do COVID-19¹, um evento que afetou a vida de muitas pessoas, inclusive a minha.

¹ Infecção respiratória causada pelo vírus SARS-COV-2. Que ocasionou uma pandemia sanitária mundial, levando a morte milhões de pessoas. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19> Acesso em 07/03/2023.

Por esse motivo, no primeiro ano de mestrado as aulas funcionaram remotamente e não houve necessidade de ir presencialmente à PUC, apenas no segundo semestre de 2022.

Durante esses dois anos tomei caminhos diferentes nunca antes experimentados. Eu saio de um apartamento no Méier, bairro suburbano da Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, e passo a morar em uma quitinete localizada em uma favela no bairro Curicica, na Zona Oeste da cidade, sob o domínio criminal de um grupo miliciano específico. Neste lugar fico parcialmente isolada durante os dois anos que se seguiram de pandemia da Covid-19.

No contexto pós-pandêmico foi possível alterar as formas de estudo e trabalho adotadas, anteriormente, pelo *Home Office*, regime que colaborou para que eu ficasse ainda mais isolada, não apenas geograficamente, mas também distante no relacionamento com as pessoas de outros lugares da cidade. O contexto pós-pandêmico marca a temporalidade da confecção deste texto. Após as medidas de flexibilização, veio também a necessidade do retorno à antiga rotina de estudos presencial, quando pela primeira vez vou ao bairro da Gávea e entro na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro/PUC-Rio, conhecida por ser uma das mais elitizadas e melhor conceituadas instituições do país.

Vale ressaltar que a PUC-Rio desponta como a melhor Universidade privada do Brasil (dados de 2021)². Trata-se de uma instituição comunitária filantrópica e sem fins lucrativos, mesmo assim, alguns cursos, como o de Ciências Econômicas, são muito caros dentre outros cursos com mensalidade por quantidade de crédito, resultando em um corpo discente abastado. Apesar dos dados mostrarem que quase a metade dos alunos que estudam na universidade seja de bolsistas, a vida de alunos pretos e pretas não

² Disponível em <http://www.inf.puc-rio.br/blog/noticia/noticia/puc-rio-e-a-melhor-universidade-privada-do-brasil-segundo-indicador-do-governo>. Acesso em 13/03/2023.

é fácil dentro da instituição. Há relatos de alunos que narram experiências de não pertencimento neste espaço, com episódios de racismo cometidos por professores ou em casos cometidos entre os próprios alunos durante os Jogos Estudantis. Uma reportagem feita pela grande mídia, em 2018, entrevista uma aluna que ingressou no curso de Cinema e afirma também sentir desconforto ao entrar no campus pela falta de identificação com pretos e pardos, sendo uma grande questão pra ela, já que a maioria branca de alunos e professores presentes experimentam uma realidade bem diferente da que experimentamos. O sentimento de ser “um peixe fora d’água” também me ocorreu no primeiro dia de aula.

Principalmente após ficar dois anos vivendo e convivendo em uma favela, onde a maior parte das pessoas é preta e parda, voltar para o convívio na cidade em um bairro que eu nunca havia estado, mas que já havia sido alertada quanto aos níveis socio-econômicos das pessoas que ali na zona sul, me causou grande impacto, tal como relatado pela aluna na reportagem citada. Me senti extremamente desconfortável nas primeiras aulas. Nas áreas comuns da Universidade eu só conseguia enxergar um mar de alunos e professores brancos, restando aos negros as funções de apoio, como limpeza e segurança. Contudo, em especial, meu primeiro desconforto foi dentro do transporte público, por isso tudo e pela diferença gritante que pude observar, não apenas no funcionamento, como na manutenção e utilização dos modais que me transportavam de casa até a PUC-Rio, torno a viagem o objeto da discussão proposta.

Ao falar sobre transporte público estarei detalhando os dois modais utilizados por mim durante o percurso até a Universidade. O primeiro é o BRT, inaugurado no Rio de Janeiro em 2012, transporte caótico que estampa diversas reportagens nas mídias quase que diariamente. O segundo é o Metrô, inaugurado em 1979, e o Metrô na Superfície, iniciado em 2013, que liga os bairros Leblon e Gávea, amplamente utilizado pelos alunos da PUC, uma vez que seu ponto

final localiza-se na porta da mesma.

O trajeto apresentado tem muitas coisas a contar que enredam entendimentos do distanciamento, não só físico, mas também social, que dividem os meios de transporte aqui propostos. Do ponto de vista de uma aluna do curso de Pós-Graduação em Ciências Sociais, farei uma análise que buscará fugir do senso comum trazendo observações feitas sobre comportamentos, costumes percebidos durante o trajeto e convivência nas duas localidades para entender como se constrói esta distância social.

Ao escrever percebo que a pesquisa diz respeito a mobilidade da minha vida ou os portais da minha vida. O primeiro portal é a mobilidade pessoal, portanto também social feita através dos estudos. Sair da família que eu saio e hoje estar concluindo um curso de pós-graduação em uma universidade conceituada é um grande atravessamento deste portal. O segundo trata-se do portal da mobilidade urbana, através do transporte público onde consigo atravessar os abismos dos seus dois lados, sair da favela em que moro e ir para a Zona Sul da cidade e suas nuances próprias. A Bruna em busca da sua mobilidade social, precisando se mover na cidade, mobilizando com os estudos um campo de conhecimento, entendendo a estrutura do transporte público e as técnicas necessárias para atravessar a cidade.

Cabe frisar que o campo de pesquisa sou eu e não somente a viagem que eu faço enquanto passageira, sendo eu quem viaja e utiliza o transporte público como universitária. Através da minha trajetória no transporte público e na universidade buscarei ao longo do texto entender o que é viajar, o que é o transporte público e as diferenças ali existentes.

2. Descortinando o Tema – Referencial Teórico

Busco fazer uma reflexão antropológica para pensar os fenômenos sociais encontrados no trajeto de ida e volta feito por mim de casa até a PUC-Rio. Utilizando o método da observação participante, desenvolvi pesquisas antropológicas clássicas, Bronislaw Malinowski (1978), William Foote Whyte (2005) e E. E. Evans-Pritchard (2013), autores que são exemplos por buscarem viver entre os nativos para o desenvolvimento da pesquisa. Meu ponto é um pouco diferente do proposto por eles, uma vez que eles estudavam o desconhecido, realizando estudos etnográficos em busca dos costumes, hábitos e rituais de cada povo diferente do seu. Em meu trabalho busquei mergulhar na minha rotina, tentando entender o que acontece no espaço do transporte público que frequento e compartilho com diferentes pessoas.

Nesse ponto, me aproximo de Gilberto Velho (1978) que em seu texto *Observando o Familiar*, discute a familiarização com o objeto. O autor afirma que não é um consenso dentro das ciências sociais que se consigam manter a neutralidade e imparcialidade em seus estudos, uma vez que somos indivíduos diferentes uns dos outros e estamos analisando nossos objetos a partir da nossa própria visão. Essa dissertação vai além disso, pois refletirei e analisarei minha trajetória pessoal e acadêmica enquanto as atravesso.

O meu trabalho de campo inclui a observação participante e alinha-se também a uma forma de auto-etnografia, ao entendê-la segundo David Hayano no artigo *Human Organization* (1979): “O termo ‘auto-etnografia’ [...] o estudo feito por antropólogo sobre seu povo, excluindo desse gênero a figura do antropólogo tradicional, que trabalha preferencialmente com um grupo ao qual não pertence” (VERSANI, 2005, p. 101).

Já na tese *Experiências de desigualdades raciais e de gênero*:

Narrativas sobre situações de trabalho em uma fast fashion, escrita por Silvio Matheus Alves Santos (2019), traz uma análise sociológica utilizando o método da autoetnografia baseada em sua experiência pessoal profissional. Eu procuro aliar a autoetnografia como pesquisa qualitativa às percepções da antropologia sobre o que fiz e faço durante o meu trajeto no transporte público e como as minhas reflexões podem ajudar no entendimento dos comportamentos e costumes que se formam e se destacam em cada uma das localidades analisadas. O trecho abaixo da Tese de Silvio Matheus Alves Santos (2019) expressa tal ideia:

“[...] problematizar o papel do sujeito pesquisador no momento da sua inserção e atuação no campo da pesquisa, nas relações sociais. Sendo assim, podemos pensar que, se o que nós pesquisamos na sociologia são as relações sociais, tecidas a partir das instituições e das interações dos indivíduos, mesmo tendo como meta assegurar uma racionalidade e objetividade, distanciando-nos, enquanto pesquisadores, não podemos negar que fazemos parte desses processos de interação e de relação social.” (SANTOS, 2017, p.225)

A perspectiva predominante neste trabalho será interseccional, entendendo a interseccionalidade como já trataram Kimberlé Williams Crenshaw, (2002) e Carla Akotirene (2019). Assim, “a interseccionalidade permite-nos enxergar a colisão das estruturas, a interação simultânea das avenidas identitárias” (AKOTIRENE, 2019, p. 14), sendo eu uma mulher preta, jovem e de origem periférica em direção à zona mais abastada da cidade, o estudo e o entendimento dessas diferenças dialogam diretamente com minha existência, uma vez que eu além de pesquisadora e observadora também pertencço ao grupo de pessoas que faz esse mesmo trajeto.

O pano de fundo para as observações feitas é o transporte público carioca onde, durante um ano de campo indo e voltando de casa até a universidade, pude analisar meu atravessar na cidade. O deslocamento urbano é o meio das análises através da utilização do transporte e com base no que Janice Caiafa (2007) escreve em seu

livro sobre cidade. A autora pensou a mobilidade analisando o povoamento e o deslocamento em cidades americanas através do transporte público, como esse trecho bem retrata:

“Historicamente, as cidades surgem provocando o povoamento espacial e a produção de espaços públicos. A ocupação coletiva gera heterogeneidade, de alguma forma misturando os habitantes e em diferentes graus dessegregando os meios fechados e familiares. Há um *trânsito* que marca as cidades e que implica certas formas de comunicação e de produção subjetiva.”
(CAIAFA, 2007, p. 19).

A forma de transitar na cidade, o caminho que liga um local ao outro e o meio de transporte utilizado é o ponto central da análise, proporcionando meios e caminhos para entender os abismos que demarcam cada lugar, separados e ligados pelos modais BRT e Metrô.

O transporte público também se caracteriza por ser um local de tensões, como a possibilidade constante de acidentes, assaltos e outras violências. Dessa forma, levarei em conta que os indivíduos possam ter diferentes experiências nesse espaço comum. Mesmo estando em uma mesma cidade, podemos tratar cada modo de deslocamento como partes distintas dentro de um todo que vai constituir o transporte público carioca.

As diferenças presentes no dia a dia dos meios de transporte são latentes aqui, é nítido o branqueamento da população que ocupa os espaços na medida em que vamos nos afastando da periferia. Isso evoca também uma espécie de racismo ambiental, discussão feita por Malcom Ferdinand (2022), através de seu livro “Uma ecologia decolonial”, onde pensa a ecologia a partir de uma visão caribenha. Para isso, ele analisa as duas maneiras diferentes de se habitar, onde a primeira seria o habitar colonial, este por sua vez estaria subordinado ao habitar metropolitano, questionando o habitar colonial da Terra ao propor a desconstrução dos agenciamentos políticos que mantêm o mantêm sempre à margem da modernidade.

Nesta pesquisa, o racismo ambiental foi pensado na presença

de discriminação racial na promoção de políticas públicas. Aqui analisaremos essa discriminação vista pela ótica da oferta de transporte público coletivo, uma vez que as dificuldades maiores para locomoção e utilização do transporte público, entre Metrô e BRT, se dão nas zonas periféricas. O objetivo é entender que há diversos pontos de vistas, que são compostos por diversos códigos e leis, sob éticas e moralidades próprias e restritas ao conhecimento acumulado por cada grupo e por cada indivíduo.

Ao analisar a utilização desse meio de locomoção como um lugar detrocas sociais, conforme faz Caiafa (2007):

“No transporte coletivo urbano gera-se um espaço muito singular de comunicação. São desconhecidos, completamente estranhos uns aos outros, que se deslocam – às vezes por um longo período-juntos, lado a lado. Podem também estar em situação de proximidade excessiva, nos veículos lotados.” (CAIAFA, 2007, p. 89)

Além disso, há no transporte uma espécie de ritual dramatizado na rotina, onde cada um com seus conjuntos de crenças e costumes dão segmento a vida por meio de práticas diárias, tais como acordar, tomar café da manhã e também utilizar os meios de transporte urbanos, usuários, em grande parte trabalhadores e estudantes tentando chegar aos seus destinos.

Roberto DaMatta, no prefácio escrito para o livro *Drama, ritual e performance: a antropologia de Victor Turner*, de Maria Laura Cavalcanti, afirma que “Não há nada entre nós, humanos, que não tenha um significado” (CAVALCANTI, 2020, p.9), assim, podemos entender que mesmo a rotina banalizada pelo cotidiano e sua massante repetição quase que diária compõem um ritual: “O mental, o idealizado e o valorizado viram ritual e drama quando são produzidos – quando são materializados e explicitados em sequências de gestos, vestimentas e cânticos num certo pedaço de tempo e espaço.” (DAMATTA., 2020, p.9), assim:

“O drama social é a expressão de desequilíbrios e sobretudo, de

paradoxos inevitáveis. Não há vida coletiva vivida sem essas desarmonias que sensibilizam e tornam visíveis os elos sociais como fatos e eventos e, simultaneamente, expressam o modo como essa vida é pensada e idealizada: ou seja, como ela poderia ou deveria ser vivida.” (Id., 2020, p.10)

Penso o trajeto como um ritual, algo rotineiro, repetido dia após dia, semelhante aos estudos feitos por Victor Turner (1974) sobre o ritual relacionado ao pensamento religioso, ou algo ligado estritamente ao campo da fé, pensarei aqui o ritual como algo costumeiro, algo a se fazer para alcançar um objetivo, aqui representado em ações como ir e voltar para o trabalho ou local de estudo, o ritual como proponho seria todo o conjunto de ações realizadas diariamente pelo indivíduo urbano.

Nesta dissertação te convido a atravessar meus portais junto comigo, através da observação do meu cotidiano. Por meio das diversidades encontradas onde fui criando contornos, me rearticulando, entendendo o percurso: recalculando a rota.

3. Meu Trajeto

Descreverei aqui como realizo meu trajeto de casa até a PUC. Para realizá-lo eu vou caminhando até a estação de BRT mais próxima, Colônia(Museu Bispo do Rosário), o que dá em torno de 10min, lá eu espero o BRT da linha 51 (Vila Militar- Recreio) ou 52 (Vila Militar- Alvorada), ambos paradores, e sigo viagem até a estação Morro do Outeiro onde é necessário desembarcar e duas opções surgem: ou esperar ali mesmo pelo BRT 50 (Centro Olímpico - Jardim Oceânico) ou fazer a transição andando por dentro da estação do BRT para a estação Centro Olímpico.

Ao entrar nessa linha, cruzo todo o bairro da Barra da Tijuca até a estação Jardim Oceânico, ponto final da linha 50, então embarco no Metrô da Linha 4 em direção à estação Antero de Quental (Leblon), São poucas estações que separam um bairro do outro e ao descer no Leblon, na frente da estação do Metrô, espero para embarcar no último modal utilizado no trajeto, o Metrô na Superfície. Nele faço o trajeto até a PUC, no bairro da Gávea. O retorno para casa segue no trajeto inverso ao feito na ida e utilizo exatamente as mesmas linhas e modais. Conforme mostra a figura 1:

Figura 1: Esquema de ida e volta até a PUC.



Fonte: A autora, 2023.

Saindo da PUC, embarco no Metrô na Superfície até a estação Antero de Quental (Leblon) em direção à estação Jardim Oceânico, onde espero o BRT da linha 50 em direção ao Centro Olímpico, nessa estação, ao contrário da ida, não há possibilidade de esperar pelas linhas 51 e 52, sendo necessário caminhar por dentro da estação até o Morro do Outeiro e aguardar por essas linhas. Ao entrar no último trecho do trajeto sigo até a estação Colônia (Museu Bispo do Rosário) com destino ao início de tudo, minha casa. Sendo assim, faço um trajeto completo utilizando exatamente os mesmos modais e linhas, tanto na ida como na volta. A diferença fica por conta dos horários em que utilizo os modais, sendo em alguns momentos mais cheios ou mais vazios.

4. Os Modais

Neste capítulo abordarei como acontece meu trajeto até a Universidade, o meu retorno utilizando os mesmos modais da ida e o funcionamento de cada modal: o BRT (*Bus Rapid Transit*), o Metrô e o Metrô na superfície.

O BRT foi criado em 1973 em Ottawa, Canadá, o modelo de transporte foi iniciado no Brasil na cidade de Curitiba, Paraná, em 1974, desenvolvido pelo arquiteto Jaime Lerner. Ao longo dos anos, após diversas modernizações, o modelo foi reproduzido no Rio de Janeiro, chegando em 2012, como uma nova possibilidade para se locomover na cidade que sediaria os jogos da Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas em 2016.

O modelo consiste na utilização de ônibus semi-articulados em corredores exclusivos que permitem maior rapidez e fluidez ao transporte de passageiros, que por sua vez conseguem fugir dos famosos engarrafamentos das grandes cidades brasileiras. A figura 2 mostra o corredor exclusivo no qual o BRT Rio trafega.

Figura 2: Corredor exclusivo BRT Rio.



Fonte: Acervo particular da autora, 2023.

O BRT veio para o Rio de Janeiro também para suprir as necessidades de um novo meio de transporte, tanto para os grandes

eventos que ocorreriam aqui, quanto para atender a maior parte da cidade que não era contemplada por transportes de alta capacidade como Trens e Metrô, apenas 15% da população tinha acesso a esses dois modais (BRTRIO, 2022). A Zona Oeste, com maior densidade demográfica da cidade e grande extensão territorial abriga os três bairros mais populosos da cidade: Campo Grande (328.370 hab), Bangu (244.728 hab) e Santa Cruz (217.333hab) (REGIONAL, 2015). O trem ainda chega a algumas regiões da Zona Oeste,, mas considerável parte desta localidade não era atendida ainda por esse modelo de transporte.

Com a criação do primeiro corredor de BRT, o TransOeste³, o cenário começou a se alterar. O corredor ligava os bairros da Barra da Tijuca à Santa Cruz e Campo Grande, reduzindo em 58% o tempo de deslocamento dos passageiros (BRT RIO, 2022). Apesar de ainda não fazer o uso diário do BRT nesse período, essa alteração de cenário com a implementação do BRT foi notória entre as conversas, a redução no tempo de viagem era algo também compartilhado entre as pessoas que faziam esse trajeto. No Rio é intenso o número de conversas e reclamações sobre o transporte público, seja conversando com outros usuários dentro do próprio transporte ou quando finalmente se chega ao destino final, é possível ver pessoas conversando sobre os casos vividos ali. Com a redução desse tempo médio, os usuários moradores dessas regiões comentavam sobre o alívio de reduzir esse tempo tão precioso em seu dia a dia. Até hoje em dia é possível escutar histórias de como um serviço que tem seu corredor próprio auxilia na mobilidade da cidade.

Em 2013, o BRT do Rio apareceu na categoria Ouro no Ranking do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (Institute for Transportation and Development Policy), que mede a qualidade dos BRTs no mundo, junto com o BRT de Curitiba.

³ Mapa do Corredor TransOeste disponível no anexo 1.

Em 2014, às vésperas da Copa do Mundo, foi inaugurado o segundo corredor, o TransCarioca⁴, ligando a Barra da Tijuca e passando por diversos bairros da Zona Oeste e Zona Norte da cidade até chegar ao Aeroporto Internacional Tom Jobim. Na implementação deste novo corredor os passageiros conseguiram reduzir o tempo no trajeto em 60% (BRT RIO, 2022), outra redução que impacta na fluidez da mobilidade do usuário do transporte público carioca, deste vez atingindo outro público e dando maior mobilidade para essa parte da cidade. Fazendo com que cada vez mais usuários optem por fazer uso desse modal no deslocamento pela cidade, ao invés do seu principal “concorrente”, o ônibus tradicional.

Os usuários agora levam em conta o trajeto a ser feito, os dois modais possuem bastantes semelhanças, ambos são ônibus com motoristas e seguem um trajeto pré-definido, além de possuírem as mesmas tarifas. As diferenças mais marcantes estão na automatização e nas vias percorridas, enquanto o ônibus tradicional se move na cidade por vias tradicionais disputando espaço com outros veículos como carros, motos e caminhões, o BRT circula por via própria, tendo apenas os sinais e suas estações como paradas. Isto confere maior fluidez ao trajeto e faz com que muitos usuários ao invés de optar pelos tradicionais ônibus, preferiam quando possível utilizar o BRT como forma de encurtar o trajeto.

Por exemplo: qualquer um que quisesse sair do Jardim Oceânico e ir até o Barra Shopping utilizando o transporte público poderia realizar esse trajeto tanto com ônibus convencional quanto com o BRT. O ônibus convencional percorria o mesmo caminho que o BRT, com a diferença de estar preso ao trânsito caótico e com o grande fluxo de outros veículos. Já no BRT era possível que ele fizesse o mesmo trajeto pelo mesmo preço e um tempo menor, uma vez que o BRT trafega por um corredor exclusivo, ficando livre do

⁴ Mapa do Corredor TransCarioca disponível em anexo 2.

trânsito que acomete essa região. O BRT por muitas vezes acaba sendo escolhido para realização da viagem.

Em 2016, no ano das Olimpíadas na cidade, foi a vez do último corredor das três linhas de BRT operantes ser implementado. Este é o caminho utilizado por mim no trajeto até a PUC: a TransOlimpica⁵. Trazendo ainda mais mobilidade para os moradores da Zona Oeste, ligando os bairros do Recreio dos Bandeirantes à Magalhães Bastos, ambos pertencentes à Zona Oeste. Reduzindo o tempo do trajeto também em 60% (BRT RIO, 2022).

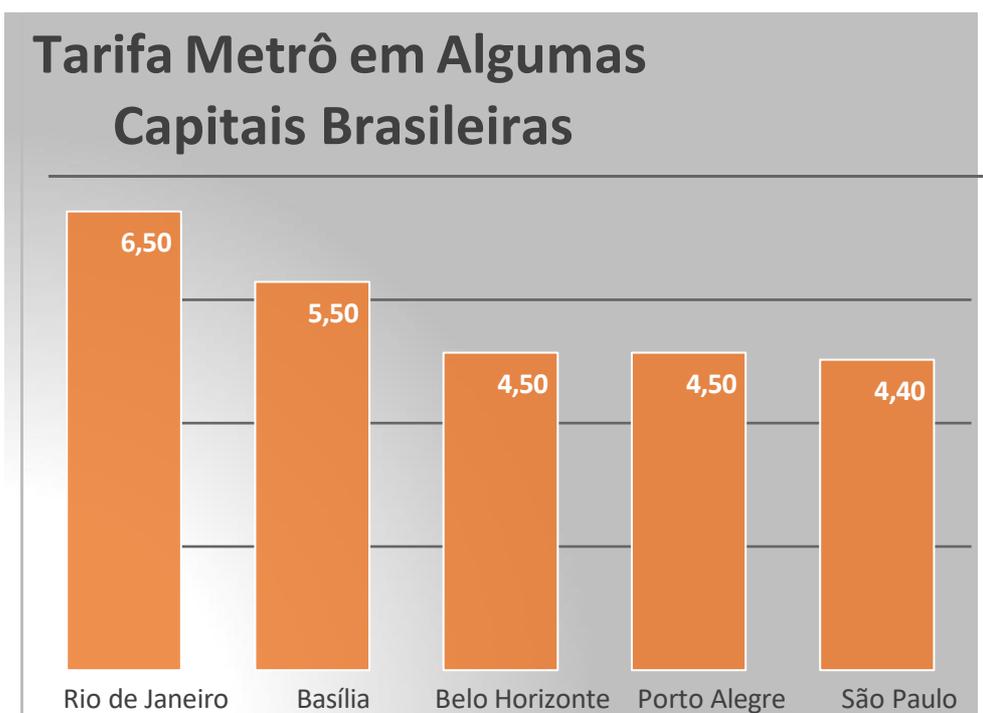
Os meios de transporte da cidade do Rio de Janeiro despontam entre os mais caros do país, com a tarifa de Metrô mais cara do país e a tarifa de ônibus ocupando a 16ª posição entre as mais caras entre as capitais do país. Para driblar os altos preços os usuários do transporte público fazem uso de integrações através de um benefício tarifário chamado Bilhete Único Carioca, que consiste na utilização de dois modais por valor unitário com o cartão de bilhetagem eletrônica RioCard Mais. Há um limite diário de utilização das integrações de duas viagens por dia, além disso, o tempo máximo para troca de transportes é de 3h em modais diferentes e de 1h no mesmo modal.

Para esta pesquisa foi utilizada a integração entre o MetrôRio e o BRT. Estes dois modais se conectam ao longo do trajeto em dois pontos diferentes da cidade: um deles na estação Vicente de Carvalho, Zona Norte, e o outro na Estação Jardim Oceânico na Barra da Tijuca, Zona Oeste. Essa integração faz diminuir o valor da passagem em ambos os modais fazendo com que o custo da viagem também diminua. O que antescustaria a soma dos valores R\$6,50 (tarifa do MetrôRio em março de 2023) e R\$4,30 (tarifa do BRT em março de 2023) totalizando R\$ 10,80, passa a custar juntos R\$ 8,15 para usuários que possuem o cartão RioCard Mais.

⁵ Mapa do Corredor TransOlimpica disponível em anexo 2.

O MetrôRio, com excessão do Metrô na Superfície (a ser descrito a seguir), possui apenas três linhas, sendo muito diferente do metrô da cidade de São Paulo, por exemplo, que possui treze linhas em operação. Aqui, o metrô funciona ligando principalmente alguns bairros da Zona Norte toda Zona Sul da cidade e somente um bairro da Zona Oeste (a Barra da Tijuca), fazendo com que muitos cariocas, assim como eu, não possam contar com esse modal para utilizá-lo em todo seu trajeto, precisando utilizar mais de um modal para chegar ao destino desejado. Aliado a isso, temos a tarifa de Metrô mais cara do modal para o país inteiro. Segundo o gráfico 1, o valor em 2022 era R\$1,00 mais caro que a segunda capital com a maior tarifa:

Gráfico 1: Comparativo entre as cinco capitais com maiores valores de tarifa no Metrô.



Fonte: TV Globo, 2022. (ADAPTADO)

A integração utilizada por mim acontece na Estação Jardim Oceânico e a primeira vez que estive ali houve a impressão de estar atravessando um portal. Sempre utilizei essa metáfora e, de fato, há uma passagem exclusiva para quem sai do BRT e entra no Metrô.

Percebo um contraste nos dois meios de transporte, onde saio do BRT viajando em pé e com as portas abertas e entro no Metrô com limpeza e organização.

O surgimento da utilização de um modelo de transporte sob trilhos abaixo da terra aconteceu na Europa, mais precisamente em Londres, na Inglaterra, em 1863. O primeiro sistema de Metrô inaugurado no Brasil foi em São Paulo, em 1972, mas teve o início da sua operação em 1974. Nos anos seguintes vieram suas primeiras expansões nesta mesma linha, em 1981 veio a inauguração da linha 2, primeiro rumo do modal em direção à Zona Norte da cidade. A figura 3 ilustra usuários utilizando o MetrôRio nos dias atuais.

Figura 3: MetrôRio.



Fonte: Acervo particular da autora, 2023.

Em 2014, o MetrôRio concluiu as linhas 1 e 2 como conhecemos hoje, a linha 1 indo do bairro de Ipanema na Zona Sul ao bairro da Tijuca na Zona Norte da cidade e a linha 2 ligando o bairro de Botafogo na Zona Sul ao bairro da Pavuna na Zona Norte. Em muitos pontos as estações possuem integrações e as linhas 1 e 2 percorrem o mesmo trajeto, incluindo a Linha 4 que expande a linha

1 até o Jardim Oceanico, na Barra da Tijuca, Zona Oeste da Cidade, linha utilizada durante essa pesquisa⁶.

Durante a pesquisa, o tempo que eu passava no Metrô era curto e duas estações depois eu já descia em busca de mais uma baldeação, a última, que também pertence ao MetrôRio e surgiu como um serviço de ônibus que se integrava ao Metrô convencional, chamado Metrô na Superfície. O passageiro que estivesse fazendo uma viagem de metrô e que desejasse completar o seu trajeto até um bairro contemplado pelo Metrô na Superfície não pagaria a mais pelo serviço. Também é possível utilizá-lo através de bilhetagem eletrônica, mesmo sem a utilização do Metrô anteriormente. No primeiro momento, essa expansão ligava a Estação Cardeal Arcoverde, em Copacabana, ao bairro de Ipanema. A figura 4 ilustra a estética desse ônibus.

Figura 4: Metrô na Superfície.



Fonte: Acervo particular da autora, 2023.

Hoje, o Metrô na Superfície possui duas rotas diferentes: a primeira sai da Estação de Botafogo e a segunda sai da Estação Antero de Quental, no Leblon, ambos na Zona Sul, seguindo em direção ao Bairro da Gávea, tendo seu ponto final o terminal de ônibus localizado em frente a PUC-Rio, também na Zona Sul⁷.

⁶ Mapa atual do MetrôRio disponível em anexo 4.

⁷ Mapa do Metrô na Superfície disponível em anexo 4.

5. Entrar e Sair

Meu trajeto se inicia na estação do BRT Colônia (Museu Bispo do Rosário) que é a mais próxima da minha casa, pela qual consigo acessar andando sem grandes dificuldades. No segundo semestre do ano de 2022, eu realizava esse trajeto duas vezes por semana, sempre as terças e quintas, quando a ida acontecia na parte da manhã, por volta das 7h, e o retorno por volta das 15h. O tempo total da viagem tem duração média de 2h, ao dia o tempo dentro do transporte público fica próximo das 4h. A figura 5 ilustra a visão que tenho ao entrar na estação.

Figura 5: Imagem da estação de BRT Colônia (Museu Bispo do Rosário).



Fonte: Acervo particular da autora, 2023.

O serviço todo funciona da maneira mais autonomizada possível. Os passageiros, através de bilhetagem eletrônica, tinham acesso às estações com portas automáticas que abrem e fecham quando um ônibus chega e/ou sai da estação. Há também a possibilidade de comprar os bilhetes em guichês dispostos em cada estação. Quando as portas da estação se abrem, os ônibus ficam na mesma altura da plataforma e a pessoa pode entrar no veículo sem muitas dificuldades. A entrada e a saída dos ônibus do BRT ocorrem de maneira bastante distinta dos ônibus convencionais, onde o passageiro é obrigado a ficar no ponto e fazer sinal para que a linha

que deseja utilizar pare e ele possa subir os degraus e entrar no modal. No BRT, entramos na plataforma e aguardamos em frente às portas automáticas que se abrem conforme o ônibus chega à estação, essa plataforma fica no mesmo nível do ônibus e o passageiro precisa ter cuidado somente com o pequeno vão entre os dois. As figuras 6 e 7 mostram o sistema para entrada e saída das estações de ônibus do BRT Rio.

Figura 6: Catracas de Entrada e Saída BRT Rio.



Fonte: Acervo particular da autora, 2023.

Figura 7: Imagem de um passageiro entrando no BRT, com o chão do BRT e da plataforma no mesmo nível.



Fonte: Acervo particular da autora, 2023.

Ao entrar na linha desejada é necessário ficar atento ao trajeto que essa linha percorrerá, uma vez que não há paradas especiais fora dos lugares previamente estipulados, aquelas que em um ônibus convencionalsão negociadas com o motorista.

No BRT não há contato direto entre os passageiros e o motorista, este último permanece isolado, apenas com a função de conduzir o veículo. Todos os corredores se integram em algumas estações, as estações Terminal, possibilitando fazer muitas integrações⁸ sem sair da estação e sem pagar nada a mais por isso.

O mesmo acontece quando saio do BRT em direção ao Metrô, depois de atravessar todo o bairro da Barra da Tijuca por BRT, eu preciso fazer a integração entre os modais para chegar ao bairro da Gávea. A passagem é feita diretamente entre BRT e Metrô, sem precisar sair da estação, como mostra a figura 8.

Figura 8: Passagem direta entre os modais BRT e Linha 4 MetrôRio.



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2023.

⁸ Imagem das integrações disponíveis no anexo 3.

Após sair do BRT, entro no Metrô cujo funcionamento seguia a mesma lógica de autonomia do BRT, é necessário passar por uma catraca através do uso de bilhetagem eletrônica e seguir as placas rumo a direção desejada. Como eu entrava na estação terminal, ou seja, a última estação da linha, só havia uma direção possível a se tomar. Ali eu seguia meu caminho.

Já o Metrô na Superfície, além de possuir a mesma aparência de um ônibus comum, trafegava na rua tal qual os outros. Contudo, não era preciso fazer sinal como nos outros. Ele, assim como o BRT, tinha paradas pré-estabelecidas diferentes dos pontos de ônibus convencionais. Com uma rota pequena era possível fazer o trajeto a pé, mas além de conferir certo conforto, também não era preciso pagar nada a mais para utilizá-lo após o uso do Metrô convencional.

6. Nem Tudo é um Mar de Rosas: O Funcionamento do BRT

O bom funcionamento desse novo modal não durou muito, e durante os anos seguintes a imprensa da cidade acumulavam notícias com insatisfações. Com o uso do novo modal, em 2018, um homem narrou que no começo da implementação do modal o serviço era ótimo com ar-condicionado funcionando, mas que já não era mais possível ver o BRT desse jeito, o calor era insuportável, os ônibus caindo aos pedaços, além de roubos, tudo isso remonta o abandono do sistema. Quando eu começo a utilizar o BRT, já em 2022, a situação narrada continuava a se repetir. Não apenas eu visualizando, como tive conversas com outros usuários, durante as viagens até a PUC sobre a situação do BRT e os comentários eram de que não dava mais, sentíamos que ele já estava operando no limite. Nessa altura os veículos nem fechavam mais as portas e muitas vezes o trajeto era realizado todo com as portas abertas, muito calor, as pessoas se empurrando para entrar, porque os ônibus demoravam a passar e quando passavam já estavam muito cheios.

Em um dado dia tive com um homem branco de meia idade uma conversa enquanto fazia a viagem de volta para a casa, por volta de 16h, no BRT. Era dia de evento teste para o Rock in Rio 2022, ele morador do Leme, o BRT estava mais cheio que o normal para aquele horário, o homem conversava com a filha dele adolescente e comigo, disse que o BRT não era tão ruim assim, que ele já teria tido experiências piores. Fiquei pensando nas pessoas que realizam esse trajeto diariamente, em horários muito mais cheios do que aquele e que são obrigadas a conviver com o risco de acidentes e crimes, que foi totalmente reduzido pelo comentário de um homem que não compartilha dessa vivência. Esse comentário me atravessou de diversas maneiras, primeiro por ver a nossa tragédia no transporte público sendo reduzida por alguém que não vive essa

experiência no seu cotidiano, fazendo parecer que nossas reclamações sobre as péssimas condições do transporte não são tão relevantes assim, mas que para um usuário que precisa utilizar esse serviço todos os dias a situação é caótica, causando esgotamento físico e mental.

No início da pesquisa, eu começo minha rotina semanal na terça-feira, às 7h, ao entrar na estação de BRT Colônia (Museu Bispo do Rosário), localizado no corredor TransOlimpica, na parte da manhã, preocupada com o tempo para chegar na aula que se iniciaria às 9h na Gávea. Tive contato com o horário de *rush* ou pico, período do dia que, no geral, o transporte público fica mais cheio. Eu estava ali sempre por volta de 7h, horário habitual de entrada para o trabalho e/ou escola dos passageiros, pude notar isso pelo jeito como as pessoas se vestiam, seja com uniformes de escola ou uniformes de trabalho e como se comportavam, muitas se mostravam impacientes e incomodadas com a lotação do BRT, era possível escutar reclamações sobre a lotação e necessidade de todos de seguir com o trajeto, não era incomum que acontecessem pequenas discussões entre os usuários pela falta de espaço. Após o empurra-empurra e a acomodação de todos, o BRT seguia seu caminho. Os BRTs que vinham dos bairros da Vila Militar estavam sempre muito cheios, pois eles tinham duas direções possíveis: os bairros da Barra da Tijuca e do Recreio dos Bandeirantes. Bairros em que muitas pessoas trabalham ou têm compromissos, como consultas médicas, por ser um bairro com muitas salas comerciais e consultórios médicos, era possível também ver passageiros que desciam nesses bairros com bolsas de exames nas mãos dentro do BRT ou seguiam para chegar a outros bairros da cidade.

Para entrar, muitas vezes era necessário que as pessoas se empurrassem para dentro dele até não ter mais espaço e, na maioria das vezes, as portas iam abertas. Era até mesmo um conjunto de técnicas aprendidas pelos usuários para driblar o calor e a falta de espaço dentro do modal. Assim como mostra a figura 9:

Figura 9: Imagem de um BRT se preparando para sair com as portas abertas e passageiros em pé segurados na porta.



Fonte: Acervo particular da autora, 2023.

Eu mesma me vi reproduzindo essas técnicas para garantir meu espaço dentro do BRT. Por vezes, fiz o trajeto pendurada na porta ou empurrando para conseguir meu espaço lá dentro, com receio de me atrasar para a aula eu me arriscava a ir segurando na porta até conseguir um espaço dentro do BRT. Passando por passarelas e correndo o risco de acidentes graves, como já aconteceram nesse mesmo trajeto, onde um passageiro, no dia 26 de setembro de 2022, vinha também pendurado na porta quando o BRT subiu o viaduto, não conseguiu se segurar e acabou caindo de uma altura entre 4 a 5 metros. Ele não veio a óbito, mas ficou bastante machucado. Curioso que mesmo sabendo do risco eminente reproduzimos tais comportamentos, muitas vezes pensando na urgência de chegar ao destino final.

Na manhã seguinte, eu fiz o caminho de costume até a PUC, pois era uma terça-feira e eu teria aula. Sem saber o que havia ocorrido no dia anterior, percebi um empenho dos motoristas em não sair com as portas abertas. Conversando com outros passageiros foi confirmada a situação: eram ordens da empresa responsável pelo sistema do BRT que nenhum ônibus trafegasse com as portas abertas após o acidente. Isso gerou um grande imbróglio, pois quando não eram as portas que já estavam ruins e não fechavam

automaticamente com o acionamento eletrônico feito pelo motorista, era a falta de espaço que coubesse todas as pessoas, assim a porta também não conseguia ser fechada. Isso fez com que ficássemos longos períodos parados em quase todas as estações. Situações como essa se repetiam diariamente, dias antes deste acidente, uma reportagem entrevistou um motorista de outra linha que se recusou a sair com as portas do veículo abertas e o abandonou causando transtorno para os passageiros, mas visto que o BRT, sob ordens da empresa, não poderia circular com portas abertas, preferiu se retirar do transporte a descumprir a ordem dada.

A figura 10 é uma fotografia minha de um dia indo para a Universidade no horário de costume, ilustra como era impossível entrar em alguns ônibus devido à superlotação:

Figura 10: Imagem do BRT de manhã na estação Colônia (Museu Bispo do Rosário).



Fonte: Acervo particular da autora , 2022.

Durante o período em que realizei a pesquisa o sistema se encontrava em uma profunda crise, com atrasos, ônibus sucateados e diversas reclamações de passageiros, além de acidentes. Em

2022, a Mobilize Brasil lançou um estudo inédito sobre os transportes públicos nas capitais brasileiras. O BRT Rio foi apontado como o pior modal do estado no índice de satisfação do usuário:

“O nível de contentamento geral também foi avaliado, sendo o metrô e as barcas os modais que apresentaram maior porcentagem de usuários satisfeitos ou muito satisfeitos, com 88% e 69,8%, respectivamente. Já entre o público que utiliza o ônibus de trânsito rápido (BRT), esse valor foi menor, com 19,3% de satisfação. [...] A pesquisa apontou o metrô como o meio com as melhores avaliações em boa parte dos quesitos: local de espera, conservação, rapidez e acessibilidade. Já a barca se destacou em itens segurança, lotação, conforto e número de assentos. Apesar de ambos os modais contarem com maior satisfação, a avaliação mostra que o BRT está abaixo das expectativas em diferentes dimensões.” (ESTADÃO, 2023)

A Mobilize Brasil, em sua pesquisa, realizou uma entrevista com o Licínio M. Rogério, do Fórum de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro, sobre o sistema do BRT:

“[...] foi vendido como um sistema de alta capacidade, o que ele não é”. E, além disso, explica, os pavimentos iniciais no BRT Transoeste foram construídos com um tipo de concreto asfáltico que não suporta o trem de rodas de tantos ônibus passando exatamente sobre os mesmos pontos. Essa falha provocou a rápida degradação das pistas, resultando em danos mecânicos aos ônibus, reduzindo a oferta dos coletivos nos momentos de pico. Com menos ônibus, os tempos de espera nas estações foram ficando mais longos, o que acabou levando à insatisfação geral e à depreciação das instalações, com o abandono desse sistema por parte dos usuários.” (MOBILIZE BRASIL, 2022, p.130)

Em uma tentativa de recuperação do sistema, foram comprados ônibus com o objetivo de renovar a frota. A data dessa renovação está paralelamente alinhada ao cronograma desta pesquisa, uma vez que a observação foi realizada durante o segundo semestre de 2022 e o primeiro semestre de 2023 e a nova frota

começa a ser alterada em dezembro de 2022 com a entrega de 48 novos veículos para o corredor TransOlimpica. Em março de 2023, a prefeitura conclui a renovação de 100% da frota do corredor TransCarioca, o segundo corredor a operar com toda frota renovada.

Os novos ônibus mudaram de cor, trocando o azul pelo amarelo, além de contar com tecnologias para avisar a próxima parada aos usuários, trazendo também mais acessibilidade e ar-condicionado. Houve também o aumento no número da frota, diminuindo o tempo de espera nas estações em uma tentativa de acabar com a superlotação dos veículos.

7. Rastreamento: Quando os Sinais Entram em Jogo

Abordarei aqui como a percepção é uma grande aliada no uso do transporte público. Seja porque não se quer incomodar outro passageiro com perguntas sobre o trajeto, seja por vergonha/timidez, qualquer que seja o motivo, para utilizar o meio de transporte urbano é necessário aprender os códigos, ou sinais de que se está seguindo o caminho correto.

Aprendi isso logo no início do semestre, como eu havia morado muitos anos em uma cidade do interior do Estado, ainda não estava ambientada com a vastidão de possibilidades do transporte público metropolitano. Isso me fez ficar em busca da melhor rota para atravessar a cidade até a universidade. Após conversas com meu companheiro e com outros amigos que utilizavam diariamente o transporte público da cidade para cumprir seus compromissos como trabalho e faculdade, pude entender que a melhor rota seria sair de casa em direção ao BRT para cruzar o bairro da Barra da Tijuca e seguir pelo Metrô em direção ao bairro da Gávea, então dei início a minha jornada.

Nos modais que escolhi utilizar, principalmente no BRT, por ser tão automatizado, a maioria das estações não possui funcionários para ajudar os passageiros iniciantes nesse recente meio de transporte e, muitas vezes, essa ajuda vem através dos próprios passageiros mais experientes, quando se busca informações sobre quais linhas utilizar, quais baldeações fazer para chegar ao seu destino final.

Desde o início, fui alertada que na dúvida uma estratégia que poderia utilizar para não ficar perguntando a todo o momento seria ficar atenta às pessoas que utilizavam aquele transporte com naturalidade. Naturalidade essa revelada através de seu comportamento, no transitar sem fazer perguntas de como utilizar o modal ou dúvidas sobre o trajeto realizado, estas aparentavam

entender o funcionamento e quase sempre, essas pessoas utilizavam uniformes, desde uniformes de trabalho, como também uniformes de escola. O raciocínio era o de que tais pessoas provavelmente faziam o uso constante desta rota, com maiores chances de conhecê-la mais profundamente.

E como já era imaginado, no começo da realização desse percurso semanal até a PUC, fiquei em dúvida se estava seguindo o trajeto correto, parei na estação Morro do Outeiro, ainda no bairro da Curicica, onde é necessário fazer a troca de linhas para seguir até a estação do Jardim Oceânico na Barra da Tijuca e perguntei a outros passageiros como fazer para pegar a Linha 50, que faz o trajeto Centro Olímpico - Jardim Oceânico. Com o constrangimento de não saber o que parecia óbvio para quem utilizava aquele modal com frequência, preferi perguntar a tentar entender sozinha e errar.

Essa situação aconteceu algumas vezes comigo, e sempre fiquei na dúvida se devia perguntar ou seguir os mapas que nem sempre são tão elucidativos, em muitos casos o que acontece é que nem sempre a informação é precisa e, por isso, busquei a estratégia de seguir e perguntar as pessoas que estavam vestidas com uniformes com logos de empresas, na esperança que aquela pessoa conhecesse bem o trajeto, por possivelmente realizá-lo diariamente na ida e na volta para o trabalho.

Perguntas sempre como “É esse ônibus que passa na estação Jardim Oceânico?” seguidas de respostas como “Sim, passa lá, sim.” Ou não, é a linha X que passa por lá, só ficar aqui que você consegue pegar.” É uma excelente maneira de ir aprendendo o caminho, e entendendo o que faz mais sentido dentro do meu trajeto. Às vezes eu conseguia a informação mais rápida e fácil ao perguntar para pessoas com essas características, mas percebi que essa estratégia nem sempre dava certo, pois a pessoa que eu escolhia para fazer a pergunta poderia também não conhecer a rota, seja por não fazer parte do seu trajeto ou por também estar em dúvida de como seguir a viagem.

Hoje, graças à tecnologia, além do auxílio de outros passageiros, existe a possibilidade de buscar o melhor caminho em aplicativos para celulares que calculam a melhor rota por transporte público de acordo como destino escolhido. A partir de então passei a fazer vasto uso dessa tecnologia, não apenas para conhecer a rota, que nesse momento já era conhecida, como também para ver horários de saída e chegada dos modais na estação, a fim de diminuir o tempo total da minha viagem.

A partir da discussão feita por Zulmira Medeiros e Paulo Cezar Santos Ventura (2008) sobre a sociotécnica vemos que ela se aplica neste contexto, uma vez que o conceito aborda a interação entre pessoas e tecnologia, e aqui vemos sua aplicação através dos aplicativos para verificação do melhor trajeto, unindo algo que vem da necessidade particular de cada pessoa à tecnologia.

Esta situação não aconteceu apenas no BRT, na transição do BRT para o Metrô que acontecia na Estação Jardim Oceânico na Barra da Tijuca, na primeira vez, também tive que ficar atenta para não me perder e segui as mesmas estratégias adotadas no modal anterior. Dessa forma, também vivi situações semelhantes no Metrô, com a diferença desse modal possuir maior quantidade de informações disponíveis do que as fornecidas pelo BRT.

Além dos avisos sonoros constantes durante toda a viagem para ter cuidado entre o vão e a plataforma ou em qual lado a porta se abriria, era possível notar a maior presença de funcionários, quando comparado ao BRT, desde uma pessoa sempre presente nas catracas de bilhetagem eletrônica, como seguranças nas plataformas. Mesmo sem contato também com o operador do vagão, televisores com a previsão de chegada e direção do metrô eram amplamente presentes.

Em todos os modais, por mais que haja sinalizações ou funcionários, eu não podia esquecer que realizava o trajeto no Rio de Janeiro, uma cidade conhecidamente violenta com diversos relatos diários de violência urbana. Com esse risco sempre eminente, além

da preocupação de não se perder na rota, seja dentro do ônibus ou nas baldeações, eu ficava sempre atenta ao movimento ao meu redor para diminuir a possibilidade de riscos por distração. Mais uma vez, era primordial estar sempre vigilante aos sinais, seja o sinal de localização para me guiar ou analisar possíveis situações de perigo durante a viagem.

Andar no transporte público urbano requer a utilização de estratégias, principalmente as que se referem à diminuição do tempo da viagem. Pois se pode perder muito tempo com escolhas de modais não tão adequadas para o trecho que deseja cruzar.

8. Imagens: O Que se Vê e o Que Não se Vê Dentro dos Modais

Dentro do BRT, em geral, as pessoas mexiam em seus smartphones, ao mesmo tempo, eram obrigadas a interagir umas com as outras, seja para pedir desculpas ao esbarrar em alguém ou mesmo para reclamar da situação caótica que compartilhavam todos os dias. Situação que levava a pessoa ao limite, muitas vezes com pequenas discussões e olhares de reprovação sobre a falta de espaço. Como não tem assentos disponíveis para todos, a maior parte das pessoas que trafega em horários de *Rush/pico* compartilha de uma técnica corporal: vão em pé se segurando nas hastes de metal dispostas ao longo do BRT para terem mais segurança e com as mochilas e bolsas penduradas na frente do corpo para diminuir e prevenir possíveis furtos, ainda nestas posições elas viajam mexendo nos celulares.

Mesmo com pouco espaço era possível também, desta ótica, para as poucas pessoas que não mexiam em seus smartphones, observar o caminho, os carros, os ônibus convencionais e as motos seguindo nas ruas. A sensação de que uma vida diferente era vivida do lado de fora, principalmente nos carros e nas motos particulares. De fato, para quem estava atenta, uma viagem acontecia ali, por mais que algumas pessoas estivessem em pé, todas conseguiam observar a vida fora do transporte coletivo. Como se pode ver na figura 11:

Figura 11: O Que se Vê de Dentro do BRT.



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2023.

Diversos pensamentos e sensações me atravessaram durante as viagens, uma delas é a percepção no auge da crise do BRT, enquanto em climas quentes era preciso viajar sem qualquer ventilação dentro do modal, eu me pegava observando a vida que se passava do lado de fora, pessoas em seus carros com ar condicionado, e era impossível não constatar durante o trajeto a existência de um racismo ambiental em uma de suas formas mais perversas. Isso porque todos os dias, grande parte dos cidadãos cariocas se amontoava em condições precárias para se deslocar dentro da cidade, quanto mais distantes dos bairros mais abastados ou centrais da cidade, mais precária era a situação do transporte. Maior também era a presença de pessoas pretas e pardas ocupando aquele espaço e ao me comparar e notar a abissal diferença com outras pessoas que também estava se deslocando pela cidade em outros espaços e conseguiam ter maior conforto no deslocamento, seja por utilizar carro ou moto. Conforto e dignidade para se deslocar na cidade são faces da estruturalidade racista em nosso cotidiano.

Já no Metrô, a linha 4 que eu utilizei durante a pesquisa percorria quase toda a parte do caminho abaixo da terra por grandes túneis que passam por diferentes bairros. Não é possível analisar esteticamente a mudança das paisagens, há somente uma viagem compartilhada entre os passageiros como em qualquer transporte coletivo, porém com vagões menos cheios.

Na zona sul é possível ver mais pessoas utilizando livros como outro meio de distração no trajeto. Livros me remetem automaticamente o pensamento de uma erudição e no conhecimento buscado, diferentemente nos smartphones em que a informação vem muito mais rápida, muitas vezes sem qualquer filtro, no livro a informação de que busca está toda ali, cabendo ao leitor desfrutar da leitura até o final. Trata-se de uma mudança, essencialmente do público, mas também do uso que aquele público faz do seu tempo de viagem. A figura 12 nos mostra o que se vê de dentro do metrô:

Figura 12: O Que se Vê de Dentro do Metrô.



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2023.

Ao chegar ao último modal do trajeto, o Metrô na superfície, muito semelhante ao ônibus comum, também era possível ver o trajeto. Como mostra a figura 13:

Figura 13: O Que se Vê de Dentro do Metrô na Superfície.



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2023.

A sensação de múltiplas vidas quando se está no BRT ou no Metrô na Superfície é semelhante, ao mesmo tempo, quando se está vivendo o trajeto compartilhado quase que o mesmo espaço com outra pessoa, também há a sensação de percorrer a cidade através do cenário visto pelas janelas. Múltiplos espaços sendo ocupados pela mesma pessoa durante a viagem.

Para mim em especial, a sensação de atravessamento através das imagens é muito marcante, pois essa dissertação trata, principalmente, do atravessamento, ao mesmo tempo em que estou atravessando a cidade, atravesso também minha vida, a minha trajetória para além do trajeto.

9. Empurra- Empurra

Durante o caminho dependendo da lotação do BRT no horário utilizado, era pouco possível observar o exterior e as ruas pelas quais o BRT percorria, na verdade, na maioria das vezes em horários de *Rush/picoo* modal estava sempre tão cheio que a maior parte das pessoas que realizava esse trajeto ia em pé e se esforçava para não cair se segurando como podia, umas encostadas nas outras. E pouco se sobrava para observar o trajeto.

Sei que não é nem um pouco confortável viajar tendo quase seu corpo todo encostado em desconhecidos, e além de desconfortável é até humilhante precisar passar por isso. Não havia BRTs o suficiente que comportasse a quantidade de pessoas para os horários de *Rush/pico*, situação que gerava um desconforto nos usuários, quem não conseguia vaga para seguir o trajeto sentado, deveria ir em pé e nem todos entendiam que estavam na mesma situação ou alguns já estavam pré-dispostos a incitar discussões, o que deixava a situação ainda mais caótica. Tendo isso em vista, era compreensível que os usuários se desentendessem uns com os outros, ainda mais para quem faz o caminho diariamente e é obrigado a conviver com essas situações que os levam ao limite do esgotamento.

Em contrapartida, observei por muitas vezes que nem todos tratavam a situação negativamente, há também quem tentasse driblar o desconforto fazendo piadas sobre a situação, eram momentos de quebra do estresse ao qual estavam expostas. E assim todos seguiam viagem.

Analisando o meu trajeto, após descer da linha 51 ou 52, era preciso fazer baldeação na estação Centro Olímpico e esperar pelo próximo BRT que percorreria o corredor TransCarioca até o Jardim Oceânico para fazer a integração com o Metrô. Com o tempo entendi que essa é a parte mais complicada do meu trajeto, pois para fazer

essa transição é necessário descer do BRT na estação Morro do Outeiro e aguardar pelo 50 ali, ou ir andando, por dentro da estação do BRT até a estação Centro Olímpico.

A complicação se dava porque, caso escolhesse entrar no BRT na estação Morro do Outeiro, mesma estação que descí, havia a grande possibilidade de realizar todo o trajeto em pé e apertada com o BRT lotado. Para driblar essa situação eu poderia ir andando até o Centro Olímpico e esperar pelo próximo 50 que passasse, mas com isso eu corria o risco de ficar mais de 20 min esperando o ônibus, o que aumentaria o tempo total da viagem. Era sempre uma escolha delicada que dependia de vários fatores, principalmente se eu já estava atrasada ou não para a aula.

Na linha 50, no ponto final, era possível conseguir vaga sentada até a última estação, mas ao longo do caminho, conforme o BRT ia passando pelas estações, o modal ia lotando cada vez mais até chegar ao ponto das pessoas ficarem umas encostadas nas outras. Observar essa lotação gradual sentada era sempre mais fácil do que quando eu fazia o trajeto em pé. Com mais tranquilidade, eu me via muitas vezes nos rostos descontentes de quem fazia o trajeto em pé, disputando espaços e compartilhando essa intimidade ocasional.

No BRT era comum ver as pessoas se espremendo dentro do ônibus que parava na estação até não caber mais, daí o nome do capítulo. Esse comportamento até o final do ano de 2022 (antes da reforma do modal) fazia com que muitas vezes acontecessem acidentes, além do grande risco para os passageiros que viajavam com as portas abertas. No ano de 2023 foi possível ver uma pequena alteração no cenário, pois os ônibus não viajavam mais com as portas abertas, diminuindo o risco para os passageiros. Mas ainda assim as pessoas, em horários mais críticos, se amontoavam dentro do ônibus.

O Metrô era sempre o modal mais tranquilo do meu trajeto por eu entrar sempre na estação terminal, quase sempre era possível

encontrar lugar para viajar sentada. Mas mesmo quando isso não era possível e eu teria que ir em pé, além de ser um trajeto muito curto, o modal quase sempre estava vazio, com bastante espaço disponível e não era comum que as pessoas precisassem seguir viagem encostadas umas nas outras.

Descendo na estação Antero de Quental, no Leblon, vejo uma fila organizada para esperar o ônibus do Metrô na Superfície, a fila estava grande devido ao horário. Com a chegada do ônibus as pessoas entravam calmamente, uma por uma, diferente da entrada coletiva no BRT, além disso, só poder passar uma pessoa por vez pela catraca e o fator hora/horário parecia não importar tanto como no BRT. E por mais que em alguns horários fosse possível encontrá-lo perto da sua ocupação máxima, o cenário era completamente diferente do BRT. Isso porque ao entrar no ônibus percebo que a lotação máxima desse modal, de acordo com o comportamento de todos que estavam ali, acontecia quando as pessoas que estavam em pé ficavam uma exatamente ao lado da outra, mas sem que fosse preciso encostar umas nas outras. Ai percebo que há uma diferença abissal e completamente contrária à lógica do BRT em que as pessoas se apertam para caberem todas dentro do mesmo veículo. Ali, quando não há mais espaço, as pessoas esperam o próximo ônibus no ponto.

10. A Dança das Cadeiras - Quando Sentar e Quando Ficar em Pé

Existe também uma constante tensão em ocupar os poucos assentos disponíveis, considerando a separação entre assentos amarelos preferenciais a pessoas portadoras de deficiências, gestantes, idosos e adultos com crianças de colo e assentos comuns tornados pela lei nº8415/19 também assentos preferencias.

No dia a dia, se sobressaem os costumes morais de levantar-se diante de ver pessoas com direitos aos assentos em pé, mas isso vai de pessoa para pessoa. Tais moralidades são aprendidas durante a vida, desde criança, muitos de nós escutamos dos pais que quando vemos idosos ou pessoas com deficiências devemos ceder nossos lugares. Esse costume vai passando de pai para filho e criando uma moralidade entre passageiros do transporte público diante de tais situações.

Como todo costume moral, ele não é estático e pode se alterar com o passar do tempo, o que percebo hoje não são todos os usuários de transporte público que cedem, muitos até mesmo fingem que não vêem, outros adormecem e quando um assento fica vazio, caso não haja um caso evidente de preferencialidade, ele é ocupado por quem for mais rápido e conseguir sentar. Por mais que tal escolha muitas vezes gere um constrangimento coletivo silencioso através de olhares julgadores, cabendo ao passageiro que transgrediu esse costume moral se incomodar ou não. Tudo isso vai se reforçando no cotidiano e alterando as regras de convivência e ocupação daquele espaço.

Havia vezes também em esse constrangimento não era nada silencioso, como quando uma mulher com uma criança de colo estava em pé e outros passageiros se sensibilizaram e começaram a pedir para quem estava sentado cedesse o lugar para mesma, como frases como “Alguém poderia levantar, tem uma mulher com

uma criança de colo?” Mas nem sempre as pessoas se mobilizavam rapidamente e levantavam de seus assentos, e assim, iam gerando comoção em outros passageiros que incomodados começavam a falar cada vez mais alto, até que alguém cedesse o lugar. “Não é possível que ninguém vai levantar, vocês não tão vendo que tem uma mulher com um bebê no colo.” E assim, passavam minutos que pareciam uma eternidade de constrangimento até que o primeiro passageiro levantasse. Após o contrangimento, era sempre seguidas de frases carregadas em sarcástico de como é difícil que as pessoas cedam seus lugares. Até uns “Eles tão fingindo que não estão escutando só para não ter que levantar, que absurdo!”.

No período inicial da pesquisa, o retorno para casa acontecia durante o meio da tarde, por volta das 15h, em um horário com possibilidade de encontrar o Metrô na Superfície praticamente vazio e, assim, seguir até a estação Antero de Quental, novamente, rumo a Barra da Tijuca. Ao fazer a integração para o BRT é que apareciam os transtornos. A Estação do Jardim Oceânico é uma estação chamadaterminal, lá é o ponto final de algumas linhas que circulam pela cidade. No começo da operação do BRT, cada linha tinha seu espaço na estação e as filas eram coordenadas por grades, com o tempo isso foi se alterando e no período da pesquisa o embarque nos veículos acontecia desordenadamente com as pessoas se amontoando dentro dos ônibus, principalmente naqueles que iam para a Estação Alvorada (outra estação terminal, ainda na Barra da Tijuca, na qual havia ainda mais linhas de ônibus para diversos destinos). As pessoas iam se empurrando, não respeitavam quaisquer filas no intuito de conseguirem realizar o trajeto sentadas.

Quase sempre eu me via também nessa disputa, em pensar que teria mais 1h à 1h30min em pé me segurando para não cair me fazia querer também um lugar sentada. Ora eu dava sorte, ora não, e teria que ir em pé até o BRT esvaziar na estação Alvorada.

Quando era possível ir sentada, eu sempre buscava não sentar nos assentos amarelos, pois por mais que a lei tenha sido

alterada, no dia-a-dia as pessoas ainda ficavam muito presas às cores dos bancos, que mesmo com a reforma do BRT, por exemplo, continuavam a ter separação de cores. Além do constrangimento quando entrava no modal alguém que tinha preferencialidade no assento e buscava sempre quem estava sentado nos assentos de cores destacadas. Se houvesse a presença de homens sentados nesses assentos ou de uma mulher que aparentasse ser jovem, o constrangimento para ceder o lugar era maior ainda. Assim, os assentos de cor azul (antes não preferenciais) eram sempre os mais concorridos, como uma maneira de fugir de possíveis constrangimentos.

Quando isso não era possível, eu tinha que ir em pé, e quando isso acontecia eu sempre ficava olhando a cada parada para ver se apareciam cadeiras vagas, não somente eu, mas todos os passageiros que também estavam em pé ficavam nessa expectativa, assim parecia constante o clima de disputa de lugares sentados. Sempre uma adrenalina, se vai vagar um lugar mais perto de mim ou de outra pessoa, isso porque quanto mais distante de mim, mais difícil, podendo ser até constrangedor atravessar o ônibus para tentar sentar antes de uma pessoa que estava mais próxima daquele assento.

Mas, obviamente, a disputa por lugares só acontecia quando eu viajava em horários intermediários, nos horários de Rush/pico era praticamente impossível achar lugar sentado, muito raro e quando acontecia eu já estava chegando ao meu destino, nesse ponto já não valia a pena sentar, pois eu precisava trocar de modal, ou estava chegando à PUC, ou em casa.

11. “Eu Também Tenho Hora para Chegar” – Debate sobre a Urgência

Durante as viagens pude observar que a utilização do BRT, sobretudo nos horários em que eu utilizava, às 7h e 17h (horários de *Rush/pico*), era comum ver pessoas que estavam correndo contra o tempo para chegar ao seu destino e lutando contra possíveis atrasos nessa chegada. O BRT é um transporte de massa, amplamente utilizado por pessoas que estão fazendo o trajeto para chegar ao trabalho, escola ou algum outro compromisso em que muitos o fazem com pressa e frequente preocupação com possíveis atrasos. Passei a entender este comportamento pela lógica da urgência ou do limite de horário que orienta a ação das pessoas que viajam. Tal comportamento é agravado pelo funcionamento precário do modal que acaba por não comportar a quantidade de pessoas que o utilizam nos horários de grande movimento, com a quantidade de oferta de veículos que não supre a demanda.

Isso era tema constante em observações feitas durante o trajeto, onde presenciei muitos comentários em diversas situações. As principais eram feitas durante embarque e desembarque, quando algum passageiro se incomodava com o empurra-empurra para que mais pessoas entrassem no BRT, e quem estava entrando gritava “Eu também tenho hora pra chegar”, remetendo a algum compromisso em que um possível atraso não estava nos planos.

Em dias chuvosos a situação ficava ainda mais caótica. Muitas vezes era impossível entrar no vagão quando o BRT parava na estação. Nesses momentos observei que ficava ainda mais evidente a lógica de não poder se atrasar para chegar ao destino final e era possível ver pessoas tirando fotos do BRT superlotado para justificar o iminente atraso.

A foto era utilizada como um recurso para comprovação do possível atraso, em geral, ela vinha acompanhada de mensagens de

áudio descrevendo a situação exibida na foto, com explicações sobre a impossibilidade de conseguir espaço no BRT para chegar ao destino e por isso, muito provavelmente, não conseguiria chegar a tempo. Essa situação é muito comum principalmente entre os usuários que fazem uso do transporte público para deslocamento até o trabalho.

Mas havia uma diferença de comportamento que variava de acordo com os horários de utilização do modal. Durante o primeiro semestre da pesquisa, ao utilizá-lo por volta das 7h, pude perceber o comportamento das pessoas de acordo com o descrito acima, já no segundo semestre, quando eu utilizei o modal no horário de 17h, fazendo o trajeto oposto, percebi que diferentemente da ida, na volta o fator tempo, que na ida estava sempre próximo do limite da urgência, nesse período do dia parecia ser determinado por quanto mais cedo fosse possível retornar a casa.

Se na parte da manhã as pessoas saíam de suas casas tendo como destino o trabalho ou outros possíveis compromissos, no meio da tarde as pessoas começavam a retornar para suas casas. A hora também é determinante nesse caso, não mais com medo de sanções, mas por mais tempo de descanso até o retorno da rotina no transporte público. Motivo que fazia as pessoas, ainda assim, impedirem a porta do BRT de fechar e/ou andar com parte do corpo para fora do ônibus. Apesar de também haver pessoas que, ao invés de escolher se amontoar dentro dos veículos superlotados, preferiram esperar o próximo para tentar, na mesma disputa por lugares, um assento e seguir para seu destino sentadas.

Já no Metrô, durante a ida, na parte da manhã, não observei a mesma urgência, talvez porque no meu trajeto a falta de espaço não era uma questão. Os intervalos para partida eram menores e com maior oferta de espaço, as pessoas não deixavam transparecer a insatisfação como no BRT. Já no retorno, às 17h, o percurso que eu fazia era bastante curto, podendo impossibilitar essa observação, uma vez que as pessoas que ali estavam ainda buscariam outros

modais para finalizar suas viagens.

O Metrô na Superfície, em qualquer horário, não funcionava na lógica da urgência, apesar de alguns trabalhadores utilizarem este ônibus, ele é, em sua maioria, lotado por estudantes da Universidade. Talvez por isso o horário não importe tanto, uma vez que não terão grandes prejuízos caso se atrasem 20min, totalmente diferente, por exemplo, dos trabalhadores cujo atraso implicaria em sanções no trabalho.

Nos horários intermediários, sendo no primeiro semestre por volta de 15h e no segundo entre 12h e 13h, a utilização dos modais era mais tranquila e até mesmo o nível de ocupação era bastante inferior em qualquer um dos modais utilizados. Assim era possível ir e voltar sem grandes questões com a ocupação do espaço ou o tempo de espera por um novo modal.

Durante toda a pesquisa essas situações se repetiam, vale ressaltar que o trajeto feito cheio de percalços era, sobretudo, desgastante não apenas fisicamente, como também mentalmente. Todas as situações narradas remetem a discussão feita por Peter Pal Pelbart (2016), sobre o esgotamento da vida urbana, onde os sujeitos estão cada vez mais desgastados em uma rotina acelerada, norteadada pelo consumo desenfreado do modelo econômico posto. Trazendo para a pesquisa, percebemos esse esgotamento e a aceleração da rotina analisada através do transporte público baseado na urgência. Tudo é rápido, demanda uma resposta imediata, levando seus usuários a um estado de esgotamento. A falência do sistema do BRT no Rio de Janeiro era percebida e vivida, diariamente, por seus passageiros.

12. A Situação das Mulheres no Transporte Público

Além de todas as questões antes citadas como empurra-empurra e a urgência, as mulheres sofriam muito mais ao utilizar o transporte público. Sem esquecer que vivemos em uma sociedade extremamente machista, onde mulheres não apenas sofrem violências sexuais como também morrem apenas por serem mulheres.

Estando dentro de um modal cheio como no BRT, nós mulheres precisávamos desviar dos contatos diretos e indiretos com homens desconhecidos, situação extremamente desconfortável, acrescidos aos desconfortos comuns de quem viajava em pé. Daí surgiam também técnicas para evitar que isso ocorresse, como colocar as bolsas e/ou mochilas na frente do corpo; tentar se esconder em alguma parte das paredes do vagão sem nenhum homem por perto. Em uma reportagem da grande mídia, uma usuária relata a cena de uma viagem em pé, também no BRT, quando sentiu um homem atrás dela que ejaculou em seu short, o homem foi expulso por outro usuário e o BRT seguiu viagem.

No Metrô e no Metrô na Superfície o risco de violência contra a mulher era menor, pois eram modais mais vazios, ainda assim não estamos livres dessa possibilidade. O BRT, por sua vez, após a reforma, os novos ônibus contavam com espaço exclusivo destinado às mulheres nos horários específicos em dias úteis que vão de 5h as 8h e de 16h as 19h. Além de contar com placas sinalizando a mudança conforme ilustra a figura 14:

Figura 14: Aviso sobre espaço exclusivo para mulheres no BRT.



Fonte: Acervo particular da autora, 2023.

Como mulher, minha primeira reação ao ver o novo espaço exclusivo para mulheres foi de achar que aconteceria algo similar ao que acontece no Metrô com seus vagões exclusivos, mas para a minha surpresa em todos os BRTs que utilizei durante o horário destinado ao uso exclusivo das mulheres, contaram com a presença de homens, inclusive alguns deles sentados. Ou seja, sem a presença coercitiva de um funcionário que regule a entrada de homens a cada estação, o respeito àquela nova regra fica a cargo da consciência e conjunto de moralidade de cada usuário. Bastante similar ao que acontece com os assentos destinados aos grupos especiais.

Tal situação é totalmente diferente da que acontece no Metrô, por diversas vezes pude perceber a presença de um funcionário a cada estação regulando a presença de homens no espaço de mulheres equando, mesmo assim, as regras são violadas o homem era convidado a se retirar do vagão pelos agentes.

Em todos os modais utilizados as mulheres corriam um frequente risco de assédio, muitas vezes por realizarem o trajeto encostadas nos homens, mas não somente isso era necessário para sofrer qualquer tipo de assédio, o assédio poderia acontecer mesmo sentada ou em qualquer outra posição, pois se trata de uma violência de gênero, esse é o principal fator e através dele se procuram ou

meios para concretização da violência. Trafegar na cidade sendo mulher já era um fator de risco e eu como mulhertrafegando na cidade me sentia assim todas as vezes do início ao final do trajeto.

13. Também é uma Questão de Raça

Em minha rotina de atravessar a cidade, semanalmente, eu ia também fazendo a triste constatação: conforme eu ia chegando mais próximo da PUC, era cada vez mais rara a presença de pessoas pretas. É inegável o embranquecimento que acontece nos transportes quando saímos de uma região periférica e nos encaminhamos para a região privilegiada da cidade.

Retomando a discussão feita por Malcom Ferdinand (2022), sobre racismo ambiental, ela se torna aparente principalmente quando vimos pretos e pardos ocupando cada vez menos espaço no transitar, sendo sua predominância percebida em funções de trabalho, como motoristas e seguranças e também em funções de apoio como limpeza ou portaria. Isso também está diretamente relacionado à ideia do portal da mobilidade social, quando não é possível mais para mim a identificação direta como no BRT. No Metrô e, principalmente, no Metrô na Superfície, sendo nesse último enorme o número de brancos que, em geral, é composto por alunos da Universidade. Os poucos pretos ocupantes desse espaço em sua maioria são trabalhadores.

Cabe também ressaltar que a (não) presença de negros no transitar faz parte do racismo estrutural no qual nossa sociedade está inserida. Silvio Luiz de Almeida (2019) em seu livro *Racismo Estrutural*, nos dá caminhos para entender tal condição:

“Desde que comecei a integrar as ações do movimento negro e a estudar a fundo as relações raciais, passei a prestar atenção ao número de pessoas negras nos ambientes que frequento, e que papel desempenham. Nos ambientes acadêmicos e próprios ao exercício da advocacia percebi que, na grande maioria das vezes, eu era uma das poucas pessoas negras, senão a única, na condição de advogado e de professor. Entretanto, essa percepção se altera completamente quando, nesses mesmos ambientes, olho para os trabalhadores da segurança e da limpeza: a maior parte negros e negras como eu, todos

uniformizados, provavelmente mal remunerados, quase imperceptíveis aos que não foram “despertados” para as questões raciais como eu fui. Essa segregação não oficial entre negros e brancos que vigora em certos espaços sociais desafia as mais diversas explicações. Eis algumas delas: pessoas negras são menos aptas para a vida acadêmica e para a advocacia; pessoas negras, como todas as outras pessoas, são afetadas por suas escolhas individuais, e sua condição racial nada tem a ver com a situação socioeconômica; pessoas negras, por fatores históricos, têm menos acesso à educação e, por isso, estão alocadas em trabalhos menos qualificados, os quais, conseqüentemente, são mal remunerados; pessoas negras estão sob o domínio de uma supremacia branca politicamente construída e que está presente em todos os espaços de poder e de prestígio social.” ALMEIDA, 2019 (p. 39)

Como no trecho acima, tive a sensação de de estranhamento cada vez que eu me aproximava mais da PUC, como numa crescente, assim como o comportamento das pessoas. Estranhamento que acontecia também pelas características e comportamentos observados ao longo do trajeto, a sensação de que eu estava agora não mais com os meus, mas com os outros, e que ao mesmo tempo eu também pertencia a esses outros, afinal eu estava cursando a pós-graduação.

E que já tinha me inserido de certa forma, pois apesar de não ser a primeira vez que estava em uma universidade, afinal ingressei na PUC na Pós-graduação, e não era a primeira vez que estava em um universidade. Mas de fato houve uma mudança, pois na graduação fiz uma universidade pública, onde por mais que circulem pessoas dos mais diferentes meios sociais, todos estão ali misturados. Na PUC senti uma maior diferença entre classes e inclusive na presença de pretos, sendo mais sutil.

Assim, fui aprendendo que naquele momento, durante o atravessamento, eu ocupava um “entre-lugar”, nem tão lá (na Curicica) nem tão aqui (na PUC). Nas idas e vindas eu me sentia no meio, buscando estarmos dois espaços. Entendi que era normal o desconforto, porque os dois lugares são diferentes entre si, cada um carregando uma parte significativada Bruna e me fazendo ser quem eu sou hoje.

Vale ressaltar que a raça faz o entre-lugar ser ainda mais complexo, pois em um lugar há identificação visual direta e no outro me sinto sozinho num mar de pessoas em que não me reconheço. Ao longo da pesquisa, entendi o espaço da diversidade e que na verdade eu não precisaria lutar para pertencer a esse ou aquele lugar, ao entender que na verdade eu já pertencia e o atravessamento era mais uma etapa do pertencer.

14. Diversões que Acontecem no Transporte Público

Nem tudo é tão ruim, ao longo do trabalho destaquei diversos pontos que demonstravam as dificuldades vividas no transporte público na cidade do Rio de Janeiro. Mas como tudo na vida, havia também momentos bons dentro dele. Momentos de ruptura do caos em que todos se divertiam apesar dos pesares.

Durante dias cansativos e viagens exaustantes era possível também se distrair durante o percurso. Para além de seus smartphones havia uma vida compartilhada ali. Sobretudo quando se viajava acompanhado. Pude ver como o transporte era também uma parte da vida de todos nós, seja por ser seu local de trabalho como os camelôs, seja por ser seu meio de locomoção, as pessoas passavam o tempo ali, mas o que fazer para passar o tempo?

Muitos faziam uso da tecnologia como meio de distração, mas havia espaço para o contato humano também e isso acontecia em diversos momentos, como quando entravam os famosos camelôs cariocas em um BRT. Embora eles fossem mais tímidos que os conhecidos camelôs que circulam nos trens, eu pude presenciar cenas notáveis de camelôs dentro do BRT com suas promoções imperdíveis e seus shows de marketing. Com frases que chamavam a atenção do público, geralmente em tom alto, como: “Ou, psiu, caiu!” E as pessoas olhavam assustadas, achando que tinham perdido algo, quando o vendedor continua: “Caiu o preço, o fone que custa R\$10 agora está R\$5, promoção única aqui na mão do amigo (camelô)”. O que gerava sempre gargalhadas com a quebra de expectativa das pessoas que não esperam pelo anúncio da venda.

Eles também marcavam presença dentro do Metrô, mas sua presença ali deveria ser escondida, pois a chance de serem pegos pelos seguranças do modal era enorme, caso isso acontecesse eles teriam suas mercadorias confiscadas. Havia no Metrô a maior

presença de artistas de rua, eram mais comuns até que os camelôs, sempre com melodias que marcavam presença nas viagens e sempre conquistava os passageiros. E suas apresentações eram sempre marcadas pela frase amplamente conhecida por quem faz viagens em transporte público: “Desculpa atrapalhar o silêncio da viagem” seguida de algum anúncio.

Presenciei bons momentos também quando o BRT estava cheio de crianças e adolescentes, as viagens eram uma graça com sua presença sempre marcante, eu viajava escutando suas histórias sempre com suas risadas contagiantes. Seja com crianças pequenas que passavam a viagem toda dando “tchau”, sorrindo e sem graça com o contato de um adulto desconhecido, seja com grupos de adolescentes uniformizados que chegavam sempre com bom humor e brincadeiras entre eles que me distraíam e faziam o tempo passar mais rápido.

A imaginação das pessoas que trafegam também enche o transporte público, desde carregar as coisas mais inimagináveis possíveis, como carrinhos de supermercado, compras que ocupam mais espaço que um passageiro, dentre outras coisas. Era sempre possível ver de tudo ali.

Quando se faz a viagem sozinha, conseguimos enchê-la das histórias de outros passageiros, há sempre boas histórias sendo contadas ao tempo inteiro, sejam causos da vida privada, traições, separações e junções de casais, de família ou de amigos. Aprendi que por mais que esteja viajando desacompanhada, você nunca estará sozinha no transporte público, há sempre diversões que preenchem seu caminho.

15. Ano Novo, Vida Nova?

Com a chegada do novo ano, percebo que a maior mudança que tive durante o trajeto foi a reforma do BRT, ela trouxe, de fato, uma melhora. Já o Metrô e o Metrô na Superfície seguiram o mesmo padrão do semestre anterior. Os BRTs, agora, não circulam mais com as portas abertas nas linhas que eu utilizo, com a frota toda renovada a primeira impressão foi de uma melhora significativa. O que não significa uma melhora total no sistema, visto que o Corredor TransOeste ainda operava com a frota antiga, ônibus sucateado, colocando ainda seus usuários em alto risco de acidentes. A figura 15 traz a alteração da cor da nova frota.

Figura 15: Novo BRT.



Fonte: Acervo particular da autora, 2023.

Eu voltei a realizar o mesmo trajeto do ano anterior, iniciando-o na Estação Colônia (Museu Bispo do Rosário) em direção ao terminal da PUC, utilizando os mesmos modais tanto na ida, como na volta. A diferença nesse período se deu no horário e na frequência de realização deste trajeto. Eu só teria de ir uma vez por semana, sempre às terças-feiras para a PUC, saindo de casa por volta de 12h, o que me permitia aproveitar o turno da manhã em casa, diferentemente do semestre anterior, quando eu passava o dia inteiro fora de casa. Fato importante para a escrita do presente trabalho, pois consegui organizar melhor meu dia e me preparar para o desgaste que estaria por vir ao enfrentar o transporte público.

Por mais que nesse período do dia a ida fosse mais tranquila do que no horário em que eu fazia no semestre anterior, com um fluxo bem menor de passageiros, em geral, coincidia com a entrada e saída de escola, fazendo o modal ser ocupado no início do trajeto por estudantes, mas essa situação se altera conforme vamos atravessando a Barra da Tijuca, onde o modal volta a ser ocupado, em sua maioria, por trabalhadores. Mesmo com melhorias na frota, percebo que o tempo total do trajeto não diminuiu, pois ele se manteve inalterado, beirando as duas horas na ida e mais duas horas na volta.

Ao chegar à PUC, nesse novo semestre, já não me sinto mais como me senti da primeira vez. A diversidade e o primeiro estranhamento foi dando lugar a um sentimento de pertencimento, afinal, eu também faço parte daquela comunidade. Por mais diferente que ela seja do local onde eu resido, meus conhecimentos e minhas vivências também são absorvidas ali, através das aulas e trocas com a comunidade acadêmica.

Foi no retorno para casa, por volta de 17 horas, que eu pude perceber algumas diferenças em relação ao que ocorria no semestre anterior. O trajeto se inicia no terminal da PUC, onde é possível ver o Metrô Na Superfície bastante cheio, mas, conforme observado no semestre anterior, as pessoas continuam respeitando a lotação máxima e evitando se encostarem, assim, quando o ônibus está no limite de sua ocupação, as pessoas excedentes esperam o próximo horário de saída do modal. Sigo, como o habitual, para a integração no Metrô que apesar de estar um pouco mais cheio, ainda é bem mais vazio do que as outras linhas no mesmo horário.

Ao chegar ao BRT, na estação do Jardim Oceânico, consigo perceber a maior alteração nessa rotina: ela está mais organizada com espaços destinados a cada uma das linhas que fazem suas paradas finais e não mais superlotando os ônibus como antes acontecia. Mesmo na linha que eu utilizo é possível sair da estação com quase ninguém viajando em pé. Como o número de BRTs

aumentou, é possível viajar mesmo no horário de 17h e às 19h, momentos de *rush/pico*, quando antes as pessoas se empurravam para conseguir um espaço em cada um dos veículos. Agora, quando o número de assentos livres se esgota, são poucas as pessoas que escolhem entrar e seguir viagem em pé, a maioria forma filas organizadas e aguarda o próximo BRT.

Retornando para casa no final da tarde, eu chego por volta de 19h e consigo entender a angústia das pessoas que também retornavam para casa após um dia todo longe. A sensação de que o dia acabou, e que o dia seguinte virá com novas demandas para você. Essa sensação vem junto com o esgotamento, depois de cruzar a cidade para voltar para casa, o início do portal, o marco zero, em pensar que muitas vezes precisamos fazer isso em pé e apertados, sem qualquer conforto. O retorno para casa, muitas vezes, é mais doloroso que a ida.

Talvez, também por isso, muitas pessoas escolham não entrar no ônibus em pé na estação terminal e esperar pelo próximo. O esgotamento faz com que qualquer mínimo conforto seja valorizado nesse momento. Apesar de entender, eu fico no time dos que preferem chegar em casa mais cedo ao conforto, por isso sempre acabo seguindo viagem mesmo em vagões sem espaço livre nos assentos.

A sensação de melhoria no BRT durou pouco, ao seguir o caminho de volta, atravessando o bairro da Barra da Tijuca, o cenário ia se alterando e era possível ver o ônibus atingindo sua ocupação máxima novamente. Ali a maioria das pessoas que entravam eram trabalhadores no final da sua rotina diária. Era possível perceber isso, pois era nítido o cansaço estampado no rosto das pessoas que iam ocupando aquele espaço. Cada um atravessando seus portais particulares e caçando seu lugar naquele transporte.

Ao descer na estação do Morro Outeiro e esperar minha última baldeação até a Estação Colônia (Museu Bispo do Rosário) era possível passar pela mesma situação do semestre anterior,

quando para entrar no BRT era necessário empurrar o passageiro da frente, conforme mostra a figura 16, tirada no ano de 2023 por mim:

Figura 16: Imagem da superlotação no BRT no ano de 2023.



Fonte: acervo particular da autora, 2023.

Se é que podemos falar que seja menos cheio, agora era possível que pelo menos as portas se fechassem e os passageiros pudessem seguir seu caminho com mais segurança, em relação ao que se tinha com os BRTs antigos. A volta se tornou o ponto mais caótico da viagem nesse semestre, e eu me via do mesmo modo da ida durante o semestre anterior, espremida entre desconhecidos, buscando qualquer espaço entre o primeiro BRT que viesse para conseguir chegar em casa.

A sensação de ir e vir enfrentando o caótico congestionamento da cidade é algo que está presente nos meios de transporte utilizados nesta pesquisa. Tanto o BRT, como o Metrô possuem suas rotas próprias separadas das vias utilizadas por todos os outros veículos no geral. Isso deveria conferir mais fluidez e rapidez na sua utilização, mas o tempo de baldeação e a superlotação, principalmente do BRT, fazem com que o tempo para

sair da Curicica e chegar à Gávea não esteja nem perto do razoável, tendo em vista que ambos estão dentro da mesma cidade.

16. Saindo do Portal – Finalizando minha Pesquisa

O último semestre de pesquisa era também meu último semestre na pós-graduação e veio junto com o sentimento de que o atravessamento dos portais estava, finalmente, finalizando. Todo esse cenário enreda a ideia do portal, ponto principal deste trabalho.

Dois portais caminhando juntos através da trajetória de uma mulher preta e periférica. O primeiro é o portal da mobilidade social, que encarei durante toda minha vida escolar e acadêmica, que atravessando barreiras geográficas e sociais busquei superar. Assim se passaram um ano de pesquisa de campo, com aulas semanais na PUC. A percepção das diversidades durante todo o trajeto, indo e vindo, atravessando o portal da mobilidade urbana para conseguir a tão sonhada mobilidade social.

O portal da mobilidade social neste trabalho está na PUC- Rio, a universidade aqui representa uma etapa para conseguir fazer essa passagem, compartilhar com pessoas diferentes do ambiente em que nasci e resido, outro status social. O segundo é o portal da mobilidade urbana, onde preciso me mover dentro da cidade, mobilizando o conhecimento sobre se deslocar, além das estruturas e técnicas para saber como vou atravessar, ele está em todo o trajeto feito para ir de casa até a PUC.

A imagem, então, do atravessamento desses portais era a da passagem direta do BRT para o Metrô, que carregava em si o simbolismo dos dois portais unidos. Unidos principalmente por serem opostos, pois ao atravessar de um modal para o outro estava diante, principalmente, de diferenças sociais. Sendo o BRT um modal em que reina o caos e a insegurança, e o Metrô como um modal mais organizado, mais elitizado também.

Tudo isso porque também estamos falando das zonas da cidade em que estes modais circulam, onde o BRT transita pelas mais distintas regiões, principalmente as regiões com mais

dificuldade de mobilidade, e o Metrô está presente na maior parte do seu trajeto em zonas mais privilegiadas. O que faz também muitos moradores desses locais utilizarem esse meio de transporte para locomoção. Daí a ideia se reforça, a imagem do portal aqui construída, pois há uma quebra no padrão antes experimentado por mim, que venho do BRT, ao percorrer esse trajeto atéo Metrô.

Finalizo, então, esse longo ano de pesquisa, atravessando a cidade, fechando os dois portais iniciados: concluindo uma parte da minha mobilidade social através da entrega da dissertação e finalização do curso de mestrado, que consegui atravessando a cidade durante esse período.

17. Conclusão

Fizemos até aqui o percurso que eu, uma cidadã urbana periférica, assim como tantos outros, passa grande parte do seu dia útil dentro do transporte público. Esse trabalho apresentou algumas formas de trafegar na cidade, mais especificamente para quem sai de um bairro periférico da Zona Oeste em direção à Zona Sul, passando por toda a descrição do trajeto e de como utilizo cada modal até chegar ao meu destino final e além dos horários e dias da realização da pesquisa.

Percebemos que o BRT muito se assemelha ao ônibus convencional não apenas no formato, mas também no modo como os passageiros se utilizam desse meio de transporte. O ponto chave da reflexão se deu nos portais que eu atravesso para completar o caminho, e que muito há de se ver e compreender na transição, nos meios, nos fins, nos “vãos entre o trem e a plataforma”, onde fica nítida a diferença de utilização feita em cada zona da cidade.

Onde o BRT se caracteriza por ser um meio de transporte de constantes tensões e o Metrô e o Metrô na Superfície, nos locais e horários em que foram utilizados na pesquisa, como espaços mais organizados. Além disso, eles apresentam-se como meios de transporte onde a questão da urgência quanto ao tempo gasto foi menos evidente.

Para driblar o tempo gasto na viagem, vimos a ampla utilização de objetos de distração durante a viagem, como smartphones e livros, através deles há um outro tipo de contato social, dessa vez não mais o físico, obrigatório devido a lotação do transporte público, mas sim um compartilhamento virtual, sem que precise ter contato direto com pessoas das quais nunca se viu antes na vida, situação que pode criar um certo desconforto em algumas pessoas.

É muito comum, hoje, vermos a maioria das pessoas que utiliza transporte públicos estarem com suas atenções voltadas para

o smartphone, principalmente. Seja para evitar o contato com o estranho que está bem próximo de você, nos casos de lotação máxima deste transporte, ou mesmo para orientações sobre o trajeto através de aplicativos próprios para isso.

Os transportes públicos também são locais marcados por constantes tensões, seja pelos assaltos que assolam toda a cidade, mas, em particular, por mim como uma mulher pesquisadora que não poderia deixar de observar a maneira como as mulheres devem passar a se comportar para tentar evitar qualquer tipo de violência sexual, hoje muito comuns de serem relatadas em transportes coletivos.

Todos esses fatores fazem com que a viagem se torne ainda mais complexa, não apenas nas suas interações sociais, dentro e fora do transporte público, como também durante seu deslocamento diário, muitas vezes banalizado pela repetição rotineira dos fatos, naturalizando comportamentos e atitudes diante das imprevisibilidades das trocas sociais.

Esse trabalho foi escrito com base na minha experiência pessoal, durante o curso de pós-graduação, para entender como o deslocamento me trouxe para um lugar de mobilidade. Partindo da compreensão da mobilidade urbana necessária para chegar fisicamente à universidade para que eu conseguisse alcançar a mobilidade social. Aqui o objeto escolhido era minha vida e como eu fiz para atravessar esse portal, mas, facilmente, isso poderia ser deslocado para qualquer outra pessoa preta periférica que ao entrar em uma universidade, precisando se deslocar pela cidade, fosse ao encontro de seus próprios portais em busca de mobilidade. Tal análise foi fundamental para entender que a interseccionalidade e o racismo ambiental andam de mãos dadas para quem deseja fazer essa mobilidade, quanto mais distante, tanto economicamente, quanto fisicamente, sem deixar de passar por marcadores identitários como raça e gênero, mais complexo será atravessar os portais que se impõem no caminho.

18. Referências Bibliográficas

- AKOTIRENE, Carla. Interseccionalidade. Pólen Produção Editorial LTDA, 2019.
- ALMEIDA, Silvio. Racismo estrutural. Pólen Produção Editorial LTDA, 2019.
- ALTMAN, Max. Hoje na História: 1863 – É inaugurada em Londres a primeira linha de metrô do mundo. OPERA MUNDI, 2020. Disponível em: <https://operamundi.uol.com.br/historia/8735/hoje-na-historia-1863-e-inaugurada-em-londres-a-primeira-linha-de-metro-do-mundo>. Acesso em 27/03/2023.
- ÁVILA, Edimilson. Desenrola, Rio #179: Entenda tudo o que vai mudar no BRT. G1, 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/podcast/desenrola-rio/noticia/2023/04/06/desenrola-rio-179-entenda-tudo-o-que-vai-mudar-no-brt.ghtml>. Acesso em 29/05/2023.
- BRT RIO, Passado e Futuro, Fatos e Dados. Rio de Janeiro, 2022. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em <https://www.dados.rio/especiais/brt>; Acesso em: 16/03/2023.
- BULLARD, Robert D. Confronting Environmental Racism in the Twenty-First Century. In Global Dialogue, vol.4. Number 1, Winter 2002.
- CAVALCANTI, Maria Laura Viveiros de Castro. Drama, ritual e performance: a antropologia de Victor Turner. 2020. p. 9 a12.
- CRENSHAW, K. Documento para o Encontro de Especialistas em Aspectos da Discriminação Racial Relativos ao Gênero. Tradução de Liane Schneider. Rev. Luiza Bairros e Claudia de Lima Costa. Revista Estudos Feministas, Florianópolis, v. 10, n. 1, p. 171-188, jan. 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ref/v10n1/11636.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2023.
- COLETIVO NUVEM NEGRA. Perfil racial dos professores da PUC-Rio: Alguém viu algum negropor aí?2017. Disponível em: <https://medium.com/@coletivonuvemnegra/perfil-racial-dos-professores-da-puc-rio-algu%C3%A9m-viu-um-negro-por-a%C3%AD-8b1d9a5d362c>. Acesso em: 27/03/2023.
- COORDENAÇÃO CENTRAL DE GRADUAÇÃO. Tabela de anuidades e

mensalidades. 2023. Disponível em: <https://www.puc-rio.br/ensinopesq/ccg/anuidadesCCG.html>. Acesso em 27/03/2023.

DA CUNHA, Diogo Silva. Han, B.-C.(2014). A sociedade do cansaço. Lisboa: Relógio d'Água. Comunicação e Sociedade , v. 28,p. 429-433, 2015.

DAMATTA, Roberto. Cidadania – A questão da cidadania num universo relacional. In A casa e a rua. Rio de Janeiro: Rocco, 1997. Págs. 65 a 95.

____. Carnavais, Malandros e Heróis - para uma sociologia do dilema brasileiro (cap. 4). Rio de Janeiro, Zahar, 1979.

____. A casa e a rua. Espaço, cidadania e morte no Brasil(Cap. Casa, Rua e Outro mundo - o caso do Brasil). Sao Paulo, Brasiliense,1985.

____. O ofício de etnólogo, ou como ter anthropological blues. Museu nacional, 1978.

____. Relativizando: uma introdução à Antropologia Social. Rio de Janeiro: Rocco, 1991.

____. Sabe com quem está falando? Um ensaio sobre a distinção entre indivíduo e pessoa no Brasil. Carnavais, malandros e heróis, p. 187-259, 1997.

DUMONT, L. Ensaio sobre o individualismo. Lisboa, Don Quixote, 1992.

EVANS-PRITCHARD, E. E. Os nuer: uma descrição do modo de subsistência e das instituições políticas de um povo nilota. Trad. Ana M. Goldberger. São Paulo: Perspectiva, 2013. (Coleção Estudos; 53).

FERDINAND, Malcom. Uma ecologia decolonial: pensar a partir do mundo caribenho. Ubu Editora, 2022.

GEERTZ, Clifford. O saber local: fatos e leis em uma perspectiva comparativa. In. O saber local. 5ª edição. Petrópolis, RJ: Editora Vozes. (2002)

_____. Uma descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura. In: A interpretação das culturas, Rio de Janeiro: Jorge Zahar, p. 13-41, 1978.

HAN, B. C. O aroma do tempo. Lisboa: Relógio D'água, 2016.HARVEY, D. A condição Pós-Moderna. São Paulo: Loyola, 1992.

LEITE, Rogerio Proença. VIDA ACELERADA E ESGOTAMENTO: ensaio sobre a mera-vida urbana contemporânea. Caderno CRH, v. 35, 2022.

Louzas, Rodrigo. Ranking coloca BRTs de Rio de Janeiro e Curitiba entre os melhores do mundo. Mobilize Brasil, 2013.

Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/4045/ranking-coloca-brts-de-rio-de-janeiro-e-curitiba-entre-os-melhores-do-mundo.html>.

Acesso em: 27/03/2023.

MALINOWSKI, B. Argonautas do Pacífico Ocidental. 2. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

MARSHALL, T. H. Cidadania e Classe Social. In Cidadania, Classe Social e Status. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. Cap III, págs. 57 a 114.

MAUSS, Marcel. Sociologia e antropologia. Ubu Editora LTDA-ME, 2018.

MEDEIROS, Z.; VENTURA, P.C.S. Cultura tecnológica e redessociotécnicas: um estudo sobre o portal da rede municipal de ensino de São Paulo. Revista Educação e Pesquisa. Abr. 2008; 34.

MOBILIZE BRASIL. Estudo Mobilize 2022 [livro eletrônico: mobilidade urbana em dados e nas ruas do Brasil / organização Mobilize Brasil. -- São Paulo, SP: Marcos de Sousa, 2022.

PRATT, Mary Louise. Transculturação e autoetnografia: Peru 1615/1980. Deslocalizar a Europa, p. 231-259, 2005.

PELBART, P. P. O avesso do niilismo: cartografias do esgotamento. 2. ed. São Paulo: N-1 Edições, 2016.

REGIONAL, Painel. Rio de Janeiro e bairros. Observatório SEBRAE/RJ: Os pequenos negócios em foco. Rio de Janeiro: SEBRAE, 2015.

ROSA, H. Aceleração: a transformação das estruturas temporais na Modernidade. São Paulo: Editora Unesp, 2019.

SANTOS, Silvio Matheus Alves. Experiências de desigualdades raciais e de gênero. Narrativas sobre situações de trabalho em uma fast fashion. 2019. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

___, Silvio Matheus Alves. O método da autoetnografia na pesquisa sociológica: atores, perspectivas e desafios. Plural: Revista de Ciências Sociais, v. 24, n. 1, p. 214-241, 2017.

SILVA, Janice Caiafa Pereira E. Aventura das cidades: ensaios e etnografias. FGV Editora, 2007.

_____, Janice Caiafa Pereira E. Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Editora FGV, 2016.

SUMMIT MOBILIDADE. Como surgiu o BRT? Estadão, 2021. Disponível em: < <https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/como-surgiu-o-brt/>>. Acesso em 27/03/2023.

_____. Mobilidade urbana no Rio de Janeiro pela perspectiva dos moradores. Estadão, 2023. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/mobilidade-urbana-no-rio-de-janeiro-pela-perspectiva-dos-moradores/>. Acesso em 27/03/2023.

_____. Qual foi o primeiro metrô do Brasil? Estadão, 2021. Disponível em: < <https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/qual-foi-o-primeiro-metro-do-brasil/>>. Acesso em 27/03/2023.

TONDO, Stephanie. Passagem de ônibus no Rio é a 10ª mais cara entre as capitais brasileiras, aponta ranking. EXTRA, 2019. Disponível em: <https://extra.globo.com/economia-e-financas/passagem-de-onibus-no-rio-a-10-mais-cara-entre-as-capitais-brasileiras-aponta-ranking-23415247.html>. Acesso em 27/03/2023.

TRIGUEIRO, André. “Os motoristas estão na ponta sendo prejudicados junto com 180 mil passageiros”. CBN, 2021. Disponível em: < <https://mundosustentavel.com.br/os-motoristas-estao-na-ponta-sendo-prejudicados-junto-com-180-mil-passageiros/>>. Acesso em 27/03/2023.

TURNER, Victor. O processo ritual: estrutura e anti-estrutura. Petrópolis, Editora Vozes, 1974.

_____, Victor. Dramas, campos e metáforas: ação simbólica na sociedade humana. Cornell University Press, 2018.

VELHO, Gilberto. 1978. Observando o familiar. In NUNES, Edson de Oliveira – A Aventura Sociologia, RJ: Editora Zahar.

VERSIANI, Daniela Beccaccia. Autoetnografias: conceitos alternativos em construção. 7Letras, 2005.

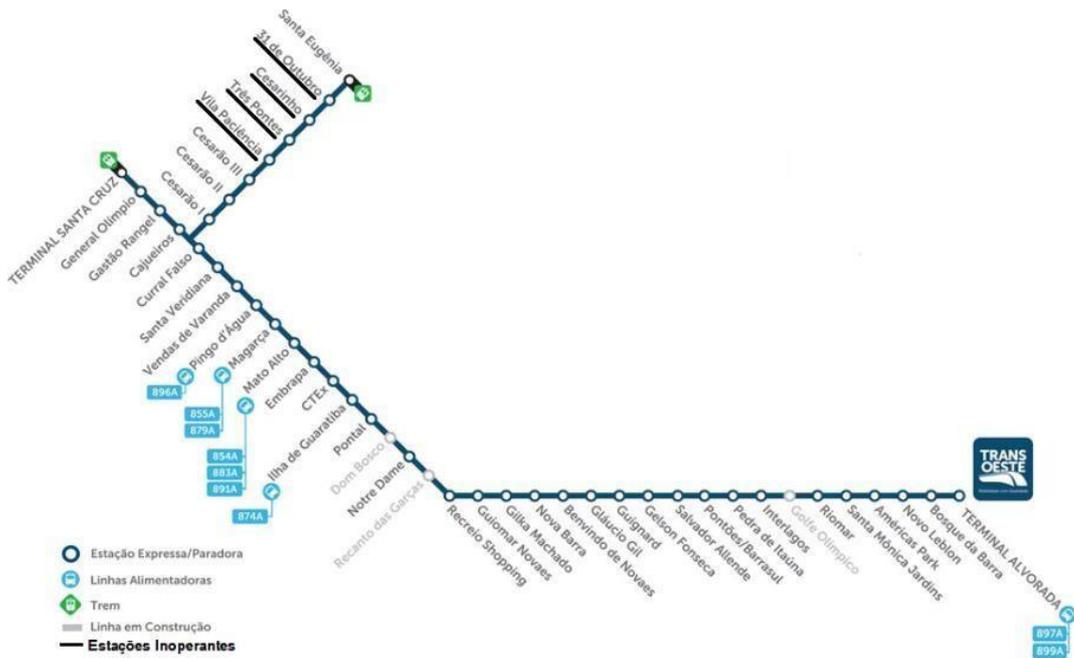
WHYTE, W. F. Sociedade de esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada. Trad. Maria Lúcia de Oliveira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

SIMMEL, G. A metrópole e a vida do espírito. In: Fortuna, C. (org.). Cidade, cultura e globalização. Oeiras, Portugal: Celta, 1997. p. 35-44.

ZUAZO, Pedro. Ônibus articulados do BRT circulam fora do horário, sem ar-condicionado e com assentos rasgados. O GLOBO, 2018. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/onibus-articulados-do-brt-circulam-fora-do-horario-sem-ar-condicionado-com-assentos-rasgados-22326832>.

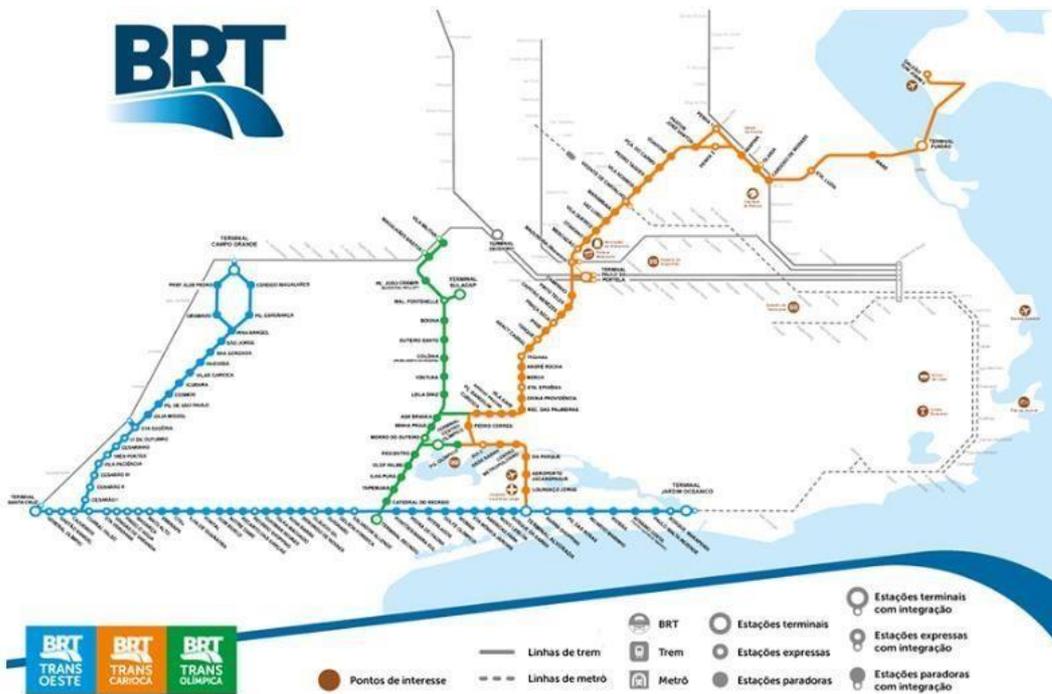
Acesso em 27/03/2023.

19. Anexo 1
Mapa corredor TransOeste.



Fonte: Portal Flumibus RJ, 2013. (ADAPTADO)

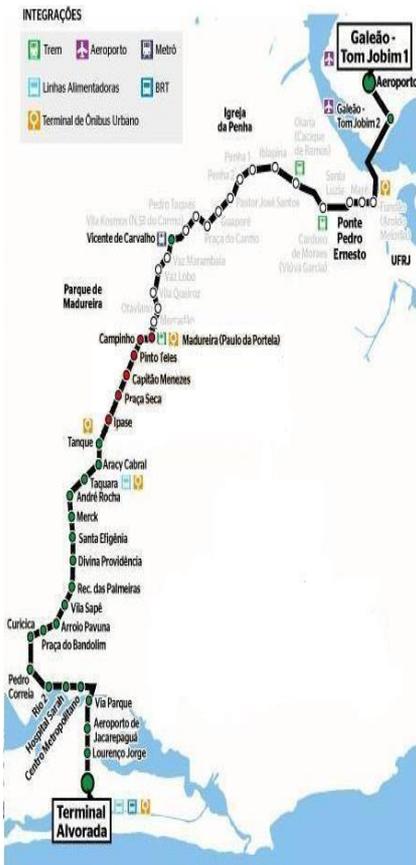
Mapa integrado de todos os corredores de BRT com descrição das estações.



Fonte: Brasil Turismo, 2023.

20. Anexo 2

Mapa corredor TransCarioca



Fonte: Jornal Extra, 2014.

(ADAPTADO). Mapa corredor
TransOlimpica.

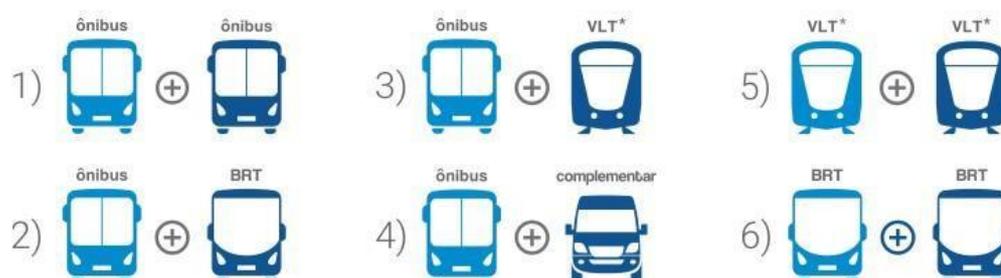


Fonte: Map of Rio de Janeiro, 2023.

21. Anexo 3

Integrações transporte público carioca.

POSSIBILIDADE DE INTEGRAÇÕES



Atenção:

* No VLT, é necessário um cartão por pessoa.

Fonte: Rio Bilhete Único, 2023.

Valor das integrações transporte público carioca.

 + 	Metrô + BRT	R\$ 8,15
 + 	Metrô + Ônibus Integração	R\$ 7,40
 + 	Metrô + Trem	R\$ 8,55
 + 	Metrô + Ônibus Intermunicipal	R\$ 8,55
 + 	Metrô + Barcas	R\$ 8,55
 + 	Metrô + Van Rocinha e Vidigal	R\$ 7,40

Fonte: MetrôRio, 2023.

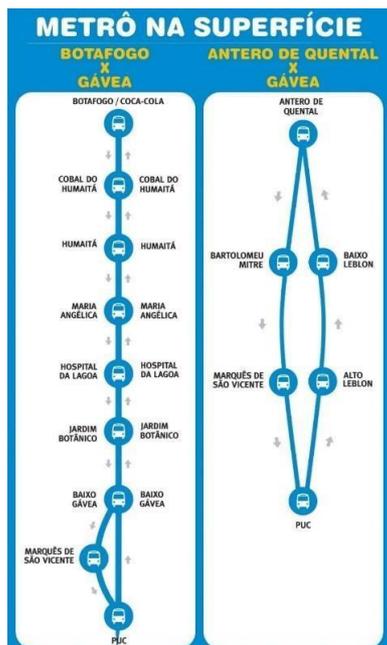
22. Anexo 4

Mapa atual do MetrôRio.



Fonte: MetrôRio, 2021.

Mapa Metrô na Superfície.



Fonte: MetrôRio, 2023.