PRAIA *VERSUS* SUBÚRBIO: A MOBILIDADE CARIOCA EM XEQUE

Monica Sousa[1]

RESUMO: A proposta deste artigo é problematizar a produção de sentido no jornalismo quanto às disposições territoriais da cidade e a mobilidade. O ponto central na questão que nos é cara neste trabalho: a cidade como um constante processo que se desenha na mobilidade e no embate; o jornalismo como produtor de sentidos; e as heterotopias (FOUCAULT, 1967) em seus atravessamentos do comum constituídos de configurações diferentes, que saltam e revelam contradições outras de sentidos "moldados", reinterpretados e fendidos em outras esferas. Para isso, analisamos a cobertura do jornal O Globo nos primeiros 12 meses do Parque Madureira para assim articularmos as práticas dos espaços e as interfaces do ordenamento público para a questão da mobilidade pela cidade (e suas contradições de sentidos).

PALAVRAS-CHAVE: *Jornalismo, Rio de Janeiro, Subúrbio, Mobilidade Urbana.*

ABSTRACT: The purpose of this article is to discuss the production of meaning in journalism as the territorial provisions of the city and mobility. The point in question is the guy in this paper: the city as a constant process that draws on mobility and clash; journalism as a producer of meanings, and heterotopias (Foucault, 1967) on their crossings consisting of common settings different, show jumping and other contradictions of "molded" senses, reinterpreted and split into other spheres. For this, we analyze the coverage of O Globo newspaper in the first 12 months of Madureira Park to articulate well the practices of spaces and interfaces of the public land to the issue of mobility around the city (and its contradictions of meanings).

KEYWORDS: *Journalism, Rio de Janeiro, Suburb, Urban Mobility.*

[1] Doutoranda em Comunicação pela UFF, Mestre em Comunicação pela Uerj e Bacharel em Jornalismo pela UFJF. Integrante do grupo de pesquisa Comunicação, Arte e Cidade (Uerj). Docente da Universidade Veiga de Almeida (UVA). Bolsista CNPq.

Era outubro de 1992. Cerca de 600 mil pessoas ocupam 8 km de faixa de areia do Leme ao Leblon e, assim, o Rio de Janeiro encontrava mais um novo limiar em sua história: a praia, até então seu maior cartão postal, transformara-se em arena de suas abissais contradições. “A dona de casa Águida Nozari passeava com a filha Natasha e alguns amigos pelo calçadão de Copacabana quando deu de frente com o pessoal do subúrbio”. Escondeu-se atrás de um quiosque e acompanhou a confusão na areia: ‘era um bando mal-encarado de gente escura, pobre e mal vestida.’”[2] O acontecimento cicatriza a cidade: o designo de arrastão[3] se estabelece como desordem em espaço público associada à criminalidade. E a praia se evidencia como mote de disputa em seus sentidos e utilização.

PRAIA E SEUS SENTIDOS HETEROTÓPICOS

Sete anos antes do “Arrastão de 1992”, em 1985, o grupo de pop rock paulista, Ultraje a Rigor, evocava o refrão “nós vamos invadir sua praia” numa referência debochada dos sentidos de utilização da praia e das situações de compartilhamento do espaço. É nesse contexto a proposta de traçar neste capítulo inicial um percurso sobre o conceito de espaço e os significados que a sujeição e a utilização engendram no uso da cidade. Um dos exemplos emblemáticos do Rio de Janeiro para a compreensão de como se estabelecem as configurações simbólicas e espaciais da cidade passam consideravelmente pelo uso e sentidos da praia – não é a toa que os eventos que apontamos ao longo desse trabalho direta ou indiretamente estão entrelaçados às relações estabelecidas entre a praia como espaço físico natural e todas as ações que acionam parâmetros de significações espaciais para além do que se entende por terra e água.

Fica inviável compreender as noções “bairristas” do Rio de Janeiro sem considerar o aspecto paisagístico geográfico em sinergia com a história da urbanização da cidade. Os caminhos da significação da praia desde a vinda dos portugueses, na qual o mar era associado a excremento e a insalubridade, percorre uma longa linha do tempo que não se sedimenta, mas assume formas variadas de sentidos em apropriações aos

[2] Veja, 28 de outubro de 1992, página 20
[3] A palavra arrastão surge da analogia com o arrasto comum de redes para a pesca. Com os episódios de correria nas praias surgidos na década e 80, houve uma associação da palavra a eventos de violência.

sistemas simbólicos na historicidade carioca. Em Patrícia Farias (2000) encontramos referências históricas da praia que nos ajudam a compreender as relações dos espaços para além do espaço geográfico/físico. De como um espaço danoso da "pequena África", cuja primeira utilidade foi de depositário de corpos de escravos nos primeiros séculos da colonização, a praia se torna, com João do Rio nos primeiros anos do século XX, "maravilhosa" - termo usado pelo jornalista para falar sobre o mar de Ipanema. Recuperando Gilberto Freire em Sobrados e Mucambos (1977), Patrícia destaca que "urubus vinham (...) pinicar os restos de comida e de bicho morto e até os corpos de negros que a Santa Casa não enterrava direito, nem na praia nem nos cemitérios (...) a maré subia e lavava a imundície das praias." (1977, p.195).

Tal é este caminho analítico que nos leva a pensar a significação sempre como relativa frente à flexibilidade dos sentidos, das leituras e dos mecanismos disponíveis para ler. O espaço se estabelece assim como um sistema de valores que se transforma permanentemente – mas não muda de lugar, e sim de função, de significação, de valor sistêmico. As complexidades de um espaço de múltiplos aspectos como a praia, e que vai permear a fundo a compreensão das práticas dos espaços e dos eventos aqui apresentados, perpassaram pela relação do espaço praia (e os sentidos produzidos) pela estreita relação com a noção de paisagem. Optamos por destacar a relação com a paisagem por serem seus símbolos partes do processo de identificação do Rio de Janeiro. A paisagem é, então, não contraponto do espaço, mas o complemento: elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área; existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes em coexistência com o momento atual – é importante ressaltar que a função da paisagem será dada por sua confrontação com a sociedade atual, embora a paisagem permita supor o passado - e se pautar nele para "perpetuar" os sentidos.

Só pela presença, os objetos não têm outro significado senão o paisagístico – ou seja, existem apenas como forma (SANTOS, 2012). No entanto, estão eles aí disponíveis à espera do conteúdo social. A vida animada se dará apenas e, somente, na presença do homem. O espaço, seja da praia, do metrô, da rua (...), é então, por essa perspectiva de objeto da geografia, resultado material de ações humanas através do tempo e animado pelas ações atuais que atribuem dinamismo e funcionalidade: espaço como síntese da paisagem e da sociedade. É pela ação que injetamos a ela - como as feitas ao Pão de Açúcar ou às áreas suburbanas margeadas pelos trilhos do trem - que se estabelece a noção da paisagem - e é esse um ponto crucial para a compreensão do

espaço da cidade que vamos propor a partir da noção de fetichismo-valoração. Somos nós, moradores das cidades, que animamos as formas espaciais. Sendo assim, o espaço da praia, do evento que inicia este trabalho, tem seu sentido a partir da utilização, do entendimento de atribuição de valores e funções. Quando atua sobre o espaço, a sociedade não age sobre os objetos como realidade física. A praia e as consequentes divisões simbólicas da cidade se dão pela sociedade agindo sobre o objeto como realidade social.

Nossas divisões espaciais pautam-se por orientações gravadas a partir (e em) nossas condutas, de maneira a negamos o espaço como um vácuo no qual os fatos acontecem. Lendo a partir de Lefebvre (apud, Duarte, 2002) os espaços funcionam como "morfologia social" (Idem, 39) no qual as ocorrências são fatores de produção e sintomas de fundamentos ideológicos, que estariam inevitavelmente guiando e regulando as produções e os usos. Oras, não estaria a praia significada a partir de delimitações territoriais que separam os sentidos das areias suburbanas e as areias litorâneas dos indefinidos nominalmente? As matérias coletadas no recorte deste artigo apontam a inabilidade dos suburbanos aos usos e costumes da praia por não serem parte constitutivas das áreas da Zona Sul carioca, entretanto, não há apontamentos e qualificações para "os que os são" - o que deixa em aberto - e em dúvida - as dicotomias de tais separações entre os "de fora" e os "de dentro", cuja abordagem mais comezinha é da cidade partida. Isso sem levar em consideração as trajetórias possíveis pelos contornos da cidade carioca. A questão que nos é cara é como se configuram as divisões. É porque os sentidos são instáveis que a praia deixa de ter sua face excremento para se tornar é espaço de devoção religiosa - lembrando aqui das oferendas jogadas ao mar durante as festas de final de ano em várias praias do país em homenagem a Iemanjá e as várias práticas religiosas, de origem africana, promovidas à beira mar.

Na proposta de entender os espaços pelas relações, Foucault parte do entendimento, para ele já dado, de que as relações definem cada um dos espaços. Assim, a partir dos aglomerados de relações poderíamos definir e descrever os lugares do transporte público, da praia, do cinema, da rua (...). No entanto, ele segue para as relações espaciais – lugares que se relacionam com outros lugares, que invertem as ordens, promovendo encadeamentos que contradizem os sentidos conhecidos. Nessa linha, ele aponta as utopias e as heterotopias, estas como a possibilidade da justaposição dos espaços por meio de ressignificação e reapropriação e daí a noção de espaços outros. Dentre os pontos apontados por Foucault para as heterotopias destacamos: a sua

capacidade de justaposição de espaços que seriam em princípio incompatíveis; que embora tenham função determinada, as heterotopias variam conforme o momento histórico e cultural em que se insere.

A maneira como a praia se relaciona aos sentidos dos bairros a partir de valores monetários e simbólicos nos apontam a importância do entendimento do espaço a partir da relação: a praia do Arrastão e a praia do século XIX e começo do século XX configuram a noção dos sentidos das disposições territoriais. São também as relações estabelecidas no Rio de Janeiro durante as epidemias que levaram à vacina obrigatória e a consequente Revolta da Vacina. As condições deneméritas do Centro da cidade àquela época exacerbam diferenças e desigualdades, impressionam pela segregação dos projetos urbanísticos em conjunto a avanços paisagísticos e revelam os embaralhamentos na multiplicidade de espaços, situações, sujeitos e compreensão de mundos possíveis, justamente, porque é na relação que brotam as noções combinadas de sujeitos e espaços, e o entendimento dos lugares que ocupam na produção dos sentidos.

Os espaços não são assim, embora pertencentes a uma unidade simbólica e institucional, pontos de livres acessos. É preciso uma rede de significados simbólicos que deem conta da complexidade que envolve as configurações espaciais. É dessa prática que apresentamos um momento contemporâneo das transformações pelas quais passa o Rio de Janeiro: a inauguração do Parque Madureira, chamado pela prefeitura da cidade de “Joia do Subúrbio”.

O PARQUE MADUREIRA E A “INTEGRAÇÃO” DA CIDADE MARAVILHOSA

No Brasil o termo subúrbio até o início do século XX era usado por jornalistas e cronistas para se referir a qualquer área em expansão da cidade e isso incluíam os bairros do Flamengo, Botafogo, Leme e Copacabana. Não era ainda uma ocupação que desqualificava o espaço em questão, mas sim o fato de serem afastados da região central da cidade e com isso sem certas infraestruturas como transportes, iluminação pública, água e etc. No entanto, rapidamente esses espaços foram incorporados à cidade, mas o contrário ocorreu com outras áreas do subúrbio que mesmo após receberem infraestrutura continuaram na condição de forte associação com o que não era centro.

O trabalho de recuperação histórica do subúrbio de Leonardo Soares dos Santos (2011) nos ajuda aqui a compreender como os sentidos de subúrbio para além dos arrabaldes vão se constituindo ao longo do final do século XIX e começo do século XX. Ele aponta que no final do século XIX o aumento demográfico da cidade por conta do fluxo migratório de portugueses e de ex-escravos aliado à expansão os meios de transportes garantiu ao Rio de Janeiro a necessidade de expandir as construções para além da já saturada região central. Assim, os arrabaldes (subúrbio) passam a ser vistos como possibilidade para o mercado imobiliário. Mas é com a proposta de reforma urbana de Pereira Passos no começo do século XX que as discussões sobre o que fazer das áreas do subúrbio ganham força – tanto na imprensa quanto nas propostas do poder legislativo. As demolições dos cortiços e estalagens do centro para a reurbanização da cidade com a construção da Avenida Central aliada aos altos índices de epidemias (como a varíola) tornavam impraticáveis maiores aglomerações no Centro. Se a especulação imobiliária já diferenciava os preços dos arrabaldes da Glória, do Catete, da Tijuca e de São Cristovão, a Gamboa e a Saúde se tornavam mais praticáveis embora não possuíssem espaços suficientes para a demanda crescente. Os arrabaldes das freguesias mais distantes se tornam então a saída, ou como diz o autor, "uma força no horizonte", especialmente os terrenos próximos às linhas do trem. As condições de transportes somadas aos preços do terreno eram elementos que pesavam muito na decisão de escolher o lugar de moradia. E a infraestrutura e a capacidade de troca dos lugares consolidam o processo que confere ao subúrbio "um certo sentido depreciativo, que incluí não só uma ideia de recursos financeiros mais limitados, mas também um certo gênero de vida particular" (MATTOSO, Apud Santos, 2011, p. 5), que não se resume à expansão geográfica, mas também está atrelada aos grupos sociais que ocuparam a região dos arrabaldes que seguiam próximos à linha férrea da Central.

É importante destacar aqui, e que será importante para a análise que se segue, que a pequena classe média de funcionários civis e militares, comerciantes e alguns operários, de acordo com a pesquisa de Annelise Fernandes (1995), eram os que tinham condição de arcar com altos custos de mobilidade entre tais arrabaldes e o centro da cidade. Um exemplo fica por conta do apontamento de Gerson (2000), que nos anos de 1860 as passagens de 1ª classe para Engenho Novo custavam 900 réis, as de 2ª, 600 e as de 3ª, 300 – e quase o dobro para Cascadura. Assim, um trabalhador de salário mínimo que tivesse que fazer uma viagem diária de ida e volta entre Cascadura e a Corte por mil-réis gastaria, aproximadamente, a terça parte do seu salário mensal.

O Parque Madureira foi construído num terreno que pertencia à concessionária de energia Light e durante décadas esteve abandonado entre as torres de transmissão e a linha férrea do ramal de Belford Roxo. Construído entre janeiro de 2011 e setembro de 2012, o Parque foi inaugurado em junho de 2012 antecipando a inauguração ao fim das obras efetivamente. Uma das possíveis, e meio óbvia, razões para a inauguração antes do fim das instalações foram as eleições municipais marcadas para outubro do mesmo ano – o que impossibilitaria ganhos políticos transparentes durante a inauguração. O Parque, com mais de 90 mil metros quadrados e 1,3 km de extensão, é considerado pelos órgãos oficiais o terceiro maior parque público da cidade em área verde, ficando atrás apenas do Parque do Flamengo e da Quinta da Boa Vista. Inclusive, tal ponto é destaque constante nas matérias do jornal O Globo, que durante a inauguração e nos eventos programados para o Parque usa a classificação para criar o paralelo de proximidade entre subúrbio e pontos turísticos e aprazíveis.

A condição de Madureira como o lugar da potencialidade transformadora do discurso de integração não se processa numa escolha aleatória, mas por todo um complexo conjunto de fatores que culminaram na decisão política de construção do Parque Madureira numa área que há décadas constrói para si a condição de convergência. A aglomeração de Madureira como centro comercial de referência, desemboca na efervescência cultural - nos anos 20 surge a Escola de Samba da Portela e duas décadas depois, em 1947, a Escola Império Serrano. A malha de transporte que caracteriza Madureira atualmente como centro comercial começa a se caracterizar desde o surgimento do bairro, o que não significa avanço em relação a outros bairros com as mesmas características - basta destacar como a condição de subúrbio é a tônica para ser o último bairro a ter substituídos os bondes a burro, em 1928, pelos bondes elétricos da Light.

SUBÚRBIO E MOBILIDADE

A capacidade de transporte dos metrôs e ônibus de uma cidade pode garantir a concreta mobilidade, troca espacial de um lugar por outro, mas deixa em aberto as reais condições de usos e sentidos dos espaços. A repercussão da criação das primeiras linhas de ônibus que em 1984 ligavam as zonas Sul e Norte do Rio de Janeiro pelo Túnel Rebouças a partir de São Cristóvão e as defesas de pontos de vistas diferentes para a

abertura da segunda estação de metrô em Ipanema como parte das obras da linha 4 do metrô e que gerou discussões: de um lado os moradores de Ipanema alegavam que a construção da estação na Praça Nossa Senhora da Paz descaracterizaria a arquitetura da praça e do bairro, além de precisar derrubar algumas árvores importantes para os moradores; por outro lado, o Governo do Estado alegava que as árvores seriam replantadas e que a obra beneficiaria toda a cidade. Ambos os eventos nos encaminham para um mote importante para o interesse do que aí se propõe: do mesmo modo como para Canclini (2005) pensar em termos de exclusão e inclusão não pressupõe a complexa compreensão das relações sociais; a mobilidade proporcionada por meios de transportes urbanos não transforma a cidade em um espaço de democracia espacial. Estar em determinados espaços não elimina as distancias geradas pelos significados construídos na (e pela) fraturas de sentidos denotados pelas áreas da cidade de tais sujeitos em mobilidade. O que põe em xeque as mais variadas propostas de aproximação espaciais das diferenças sociais como se isso bastasse para um efeito de aproximação social.

Quando o que percebemos em momentos distintos do nosso recorte é a constante intolerância da proximidade física aos socialmente distantes. É o caso de uma matéria publicada em 23 de dezembro de 2012 no jornal O Globo em que a chamada na capa da edição diz *"O desafio de continuar para poucos"*, uma referência ao bairro da Urca e às ações para impedir (ou diminuir) o número de frequentadores no bairro. Embora a contenda dos moradores seja devido à construção do Instituto Europeu de Design (IED) que, segundo os moradores entrevistados no jornal, vai aumentar o fluxo no bairro, a foto na primeira página leva em conta o uso da área como lazer, já que mostra banhistas na Praia Vermelha (diga-se de passagem, a Urca é ponto turístico devido à casa de show Morro da Urca e da trilha para o Morro da Urca e do Pão de Açúcar). Como então impedir o acesso de pessoas a um bairro turístico em essência? Enquanto a foto da capa exibe pessoas na praia, o "desafio de continuar para poucos" é complementado com as comemorações dos 90 anos do bairro. A maneira escolhida pelo jornal para narrar foi apontando celebridades moradoras da Urca, como o cantor Lenine, para quem a "Urca é um estilo de vida", fala que finaliza a matéria. Um ponto importante de destacar é que embora haja a chamada na primeira página com foto, a matéria tem pouco destaque e é curta.

(O Globo, 01 página. 23 de dezembro de 2012).

Para pensarmos as cidades e o controle dos espaços precisamos dar um passo adiante na concepção de controle dos espaços – não basta definir territórios ou estabelecer fronteiras: mas, sobretudo, nos estabelecermos em rede garantindo que nossas significações e referências se deem não apenas no enraizamento, mas inclusive na própria capacidade de mobilidade.

Estruturar em redes nada tem a ver com desterritorialização já que o em geral significa novas territorializações baseadas justamente na rede – considerando Guattari e Deleuze, é possível a formação de novos territórios na mobilidade, no movimento (HAESBAERT, 2004). A competência e a capacidade de ir e vir garantem o controle dos fluxos e a criação de referências simbólicas nos espaços em movimento. As relações simbólicas com os espaços físicos imóveis se atrelam à capacidade que esses sujeitos possuem de também serem fluidos. De tal forma que a possibilidade do fluxo avaliza o sentido simbólico da autoridade do fixo, do imóvel.

Não é novidade a configuração das relações sujeitos e espaços com os territórios redes. Os nômades se configuram por terem seus territórios definidos pela mobilidade - as peregrinações religiosas, a mobilidade "fixa" dos piratas. O que temos hoje se diferencia pelos tipos de redes e a forma como se (re)articulam. Não se trata, destaca Rogério Haesbaert (2004), de uma mudança qualquer, mas uma confluência de território e movimento dotado de significados outros, que se constrói nos sujeitos que o usufruem. A compreensão da cidade como o espaço territorial simbólico e fixo e que também possui suas redes de movimento dão a tônica de como as fronteiras zonais territoriais do Rio de Janeiro estão alinhavadas para além: se garantem em termos fixos a partir da condição de fluidez, da articulação. Por esse viés que a contribuição do levantamento bibliográfico e crítico de Haesbaert é essencial para a problemática que propomos nesse trabalho**.** Assim como em outro momento apontamos como o espaço de Milton Santos

varia do amálgama de fixos e fluxos para o de objetos e ações, Haesbaert destaca a inseparabilidade dos conceitos dos termos espaços e tempo para compreender como se processam as mobilidades espaciais, num avanço dos teóricos que denotavam as análises para a clássica dicotomia de territórios e de redes. É a justaposição desses elementos que dão pistas do caminho que traçamos aqui: a de que os sentidos dos espaços perpassam pela fluidez dos sujeitos – seja essa mobilidade dos sujeitos permitida ou não. É o efeito ao mesmo tempo territorializador e desterritorializador das redes que possibilita que não falemos dicotomicamente em territórios e em redes, mas em territórios-redes que ora sustentam um fixo e constroem territórios e que ora promovem a desarticulação de tais territórios. Uma questão primordial é averiguar em que circunstâncias se dão as configurações que pendem para um sentido ou outro, ou aqui, os pendores simbólicos dessas significações.

> O que significa dizer que a territorialização se faz hoje em grande parte em torno desses diversos "territórios-redes"? Em primeiro lugar, que a possibilidade de usufruir de uma maior mobilidade é um fato, mas que a mobilidade é também um instrumento de poder extremamente diferenciado e que não pode ser sobrevalorizado, pois sabemos não só da enorme desigualdade no acesso a diferentes velocidades e tipos de deslocamento, como também de como o deslocamento rápido de uns afeta o tipo de deslocamento (e acesso a recursos) de outros (HAESBAERT, 2004, p.300).

É um processo complexo o que podemos pensar a partir de Haesbaert (2004), vejamos: se, como ele propõe, as redes – sejam técnicas, instrumentais, viárias ou de telecomunicação – são territoriais à medida que fortalecem a unidade de um território e, mesmo que promovam a mobilidade, elas abarcam um processo desterritorializador territorializante. Os transportes públicos no Rio de Janeiro, levando em conta, por exemplo, a repercussão de um simples ponto final da linha de ônibus 461 (São Cristovão – Ipanema) que por ser uma linha de ligação entre zonas norte/subúrbio e Ipanema gerou em 1984 uma grande onda de discussão sobre a mobilidade pela cidade[4] nos leva a um caminho em terceira via: temos o que podemos chamar de relativização dos processos de (des)territorialização, em que os movimentos são analisados não pelo deslocar dos sentidos, mas o deslocar físico que esbarra em sentidos dos sujeitos. Isso, ao mesmo tempo em que os sentidos das redes que configuram os sentidos globais de determinadas zonas territorializam-se na defesa de um território de sustentação, interno.

[4] Destaque para a coluna de Joaquim Ferreira dos Santos publicada em 04 de novembro de 1984 no Jornal do Brasil, intitulada "Nuvens suburbanas sobre o céu de Ipanema".

O que vai nos levar a caminhos que, complementarmente articulados aos fluxos espaciais, direcionam e reorganizam os sentidos da fluidez que (re)territorializa.

Na matéria "A cidade inteira fez festa, e Madureira sorriu" publicada no dia 1 de janeiro de 2013 aponta um caminho discursivo presente em muitos outros dizeres sobre o bairro e o novo parque: a tônica da mobilidade. Embora um dos destaques de Madureira como centro comercial importante da Zona Norte seja justamente sua capacidade de congregar diversas linhas de ônibus e por ter duas estações de trem próximas, o mote de vantagem apontada pela matéria (essa e muitas outras) se trata justamente de uma tentativa discursiva de engessamento da mobilidade uma vez que em várias matérias desde a inauguração do parque dois aspectos são bastante evidentes na cobertura jornalística do O Globo: a mobilidade desnecessária e a valorização imobiliária de Madureira e adjacências. Falemos nesse momento da mobilidade.

São os sentidos que engendram que de certa forma determinam as lógicas da mobilidade: tal relativização pauta nessa chance de fluidez o que a fixa: é o aventar não precisar deslocar-se numa rede de mobilidades que invoca as relações de poder por detrás do transportar-se e das finalidades logísticas da mobilidade. Com referência ao Piscinão de Ramos e às 28 favelas pacificadas da cidade como pontos de festas no Réveillon, o texto aponta a questão discutida aqui: "*A nova atração do bairro atraiu moradores, que, no lugar de pegarem os ônibus lotados e enfrentarem trânsito pesado para ir ver os fogos na Zona Sul, decidiram prestigiar o primeiro réveillon do Parque Madureira, bem pertinho de casa".* [5] Durante os dias que antecederam as comemorações da virada do ano no Rio de Janeiro, muitas matérias destacavam a programação com shows da virada em vários pontos. Muito se fala sobre a diversidade de apresentações. E seja nas falas dos entrevistados ou no próprio texto, a tônica da mobilidade parece ser sempre uma sombra – uma sombra justamente para o oposto, para a não-mobilidade. É o que podemos encontrar na matéria "Para celebrar 2013 na Zona Norte", com a fala destacada de um integrante da Portela: *"É uma honra me apresentar em Madureira. Ninguém mais precisa se deslocar para Copacabana, agora temos a nossa festa — vibra Monarco, um dos integrantes da Velha Guarda."* O "nossa festa" apregoado como o que de inovação traz o Parque Madureira para a noção de integração sedimenta ainda mais o sentido de certa forma cristalizado de que "cada um tenha seu cada qual". O "nossa festa" traduz assim os sentidos de que mesmo a cidade que se

[5] O Globo, 01 de janeiro de 2013.

propõe integrada por ampliar as áreas de lazer – e que comungam em sua literalidade como espaços de integração social – traz à baila as mesmas concepções de cisões entre os espaços. O que nos remete novamente a David Harvey quanto à organização territorial hierarquizada das cidades, apontada no capítulo anterior, para a necessária equidade no desempenho das funções nas mais diferentes regiões da cidade já que facilidades diferentes lidam com escalas diferenciadas. Vemos em que medida a organização de uma cidade precisa levar em conta a necessária dinâmica reativa frente às mudanças do sistema urbano. A ênfase na "não necessidade" de locomoção entre as zonas da cidade é uma forma de deixar estanque a mobilidade da cidade, um deslocar-se não dinâmico para além de um espaço localizado, o que compromete a proposta de interligar, de integrar. A própria noção de interligar se complexifica se levarmos em conta que "o centro do subúrbio" com uma estrutura de transporte ampla como é Madureira, não tem sequer uma única linha viária que ligue à Zona Sul ou um ônibus metrô de superfície que ligue ao metrô. Embora com muitas linhas, o bairro não tem a malha de possibilidades como outras regiões[6].

O deslocamento é possível dentro de um limítrofe delimitado de espaços e bairros vizinhos. Essas relações de poder são determinantes para compreendermos de que forma as decisões sobre as praticas materiais fixam as regras do jogo social, o que não deve pressupor que nesse jogo a "vitória" seja inevitavelmente dos que definem tais regras. Diz Harvey,

> Há demasiado exemplos de consequências involuntárias (nos quais quem tem o poder define regras que solapam sua própria base de poder) e de grupos de oposição que aprendem e usam as regras para esmagar aqueles que as conceberam para que essa equação simples tenha credibilidade. Contudo, a hegemonia ideológica e política em toda sociedade depende da capacidade de controlar o contexto material da experiência pessoal e social. Por essa razão, as materializações e significados atribuídos ao dinheiro, ao tempo e ao espaço têm grande importância no tocante à manutenção do poder político. (HARVEY, s/d, p.58).

A base ideológica discursiva para os sentidos das linhas viárias e férreas são constitutivas da organização urbanística da cidade desde o século XIX. E as questões econômicas atreladas já às divisões sociais pautam a lógica das malhas. Vejamos o que aponta Carlos Nelson Ferreira dos Santos num trabalho de 1977 (apud Abreu 2011) em

[6] Com dados atuais (2013), Madureira conta com inúmeras linhas de ônibus, mas NENHUMA delas se conecta à Zona Sul da cidade. Também não há estação de metrô. No entanto, há conexão com a linha férrea com a estação de Madureira e uma linha que liga o bairro (e vários outros da Zona Norte) ao Centro da cidade com a linha 355 (Madureira/Tiradentes).

que avalia o papel dos trens e bondes no ambiente urbano, principalmente para além de serem transportes de massa.

> É que trem, bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas viários correspondentes) só vieram "coisificar" um sistema de urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde faz a Zona Sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram "realidade" (...). (SANTOS apud Abreu, 2011, p. 44).

Pois bem, usando as justaposições possíveis pela combinação território-rede chegamos, como propõe Rogério, a uma rede de articulação de dois ou mais territórios descontínuos e, que permite superar a noção de poder exclusivista presente na noção clássica de território, deixando em aberto novas percepções para as diferentes formas territoriais de articulação de tal poder. Ao mesmo tempo, é importante destacar que a proposta que ele defende não desconsidera a noção de território-zona, aparentemente superada. Nesta, os limites são bem definidos e privilegia a homogeneidade e a exclusividade. É daí então que partimos para buscar entender como se processam no Rio de Janeiro nos efeitos de sentidos que materializam os ordenamentos em relação aos espaços e aos sujeitos da cidade, no discurso jornalístico: grita os sentidos da integração de uma cidade que faz festa, e exacerba em sua capacidade de dizer o mesmo pela tangência do oposto numa nada incomum referência do "cada macaco no seu galho".

A divisão de bondes e trens descrita acima nos mostra que os preceitos econômicos e de classe para as divisões espaciais antecedem o planejamento urbano (e, por isso, são parte dele). É a lógica da desvalorização que fluxo do heterogêneo acarreta, como, por exemplo, o de que aconteceu a São Cristóvão: bairro nobre em sua origem, e que perde seu status, assim como alguns outros, quando da difusão de uma concepção que associava estilo de vida "moderno" a localização residencial à beira-mar.

Oras, é essa mesma tônica que vai impedir a construção da única linha férrea que atravessaria a Zona Sul por causa de bairros até então operários (nas proximidades da Lagoa Rodrigo de Freitas) no século XIX. Permitir a instalação nessa área (que se saneada já seria valorizada) equivaleria a solidificar a tendência não desejada de grandes movimentações pelos bairros; como é a mesma linha estrutural discursiva que vai regular a abertura de trechos, por um decreto de utilidade pública, nos terrenos de Barão

de Ipanema[7] em que os lotes foram incorporados à área urbana e ainda inabitados já contavam em 1901 com iluminação elétrica.

Voltando a Madureira, pensando na tal capacidade discursiva de dizer o mesmo de forma diferente, ao conceito de paráfrase proposto por Orlandi, segundo o qual em todo dizer há sempre algo que se mantém, às diferentes formas de se dizer o mesmo. Uma sedimentação que encontramos na estrutura simbólica quando nos defrontamos com as notícias/reportagens sobre os espaços do Rio de Janeiro: outra formulação ao organizar as falas sobre os espaços para jogar com o mesmo. Se em dezembro e janeiro há muitas matérias sobre o Parque, no mês da inauguração a cobertura foi mais tímida e também direta com destaque para a fala do então Governador Sérgio Cabral: *"A inauguração deste parque na Zona Norte, no subúrbio carioca, é muito importante. Acabou essa coisa de cidade partida. Vamos cuidar da cidade como um todo."*[8] (grifo nosso). Os sentidos do parque num contexto de estratégia discursiva não se dão diretamente e separadamente como separação ou agregação da cidade, mas que se constroem paulatinamente a partir de sua existência polissêmica como uma paráfrase de momentos outros.

Nem precisamos nos deslocar muito no tempo para que no mesmo mês de dezembro que apregoa exaustivamente as maravilhas do Parque Madureira, e que veremos mais matérias adiante a partir de outras percepções, é o mesmo momento da matéria também dita acima sobre a tentativa de transformar a Urca em um espaço para poucos. Veremos, mais a frente, as questões referentes ao jornalismo disciplinarizador, mas o que interessa por enquanto aqui é evidenciar certa dislexia quanto à lógica dos sentidos: se uma matéria prega a agregação de outros bairros ao Parque Madureira ("Casa cheia no Parque Madureira" – área de lazer inaugurada pela prefeitura recebe 50 mil pessoas no fim de semana"), a matéria da Urca, ao contrário, aponta a necessidade de preservação do *status quo* de uma região turística. É importante destacar nessa perspectiva como nos territórios das zonas urbanas do Rio essa articulação e esse poder se estruturam discursivamente na impressa por significados distintos para espaços distintos em que os territórios exercem articulações outras (para além de suas limitações) e relações de poder.

[7] Vale destacar que o Barão de Ipanema era proprietário da Companhia Jardim Botânico, responsável pelo tráfego eletrificado.
[8] O Globo, 23de junho 2012. (e 24 de junho no impresso). http://oglobo.globo.com/rio/parque-de-madureira-abre-as-portas-ao-publico-5297838

O conceito de territórios-rede de Haersbaert (2004) apresenta alguns pontos chaves fundamentais para a compreensão do que propomos aqui: enquanto a mobilidade se sobressai como instrumento de poder; territorializar-se implica a ação de controlar fluxos e de comandar as redes. É na superposição de tais caminhos que podemos perceber então como as redes não estão desmaterializadas já que redesenham novos territórios com cargas maiores de imaterialidade. Os sentidos gerados para as noções de Zona Sul e subúrbio se tornam referências territoriais dotadas de carga simbólica que trabalham "pesado" no controle da mobilidade dos sujeitos.

CONSIDERAÇÕES

O controle dos fluxos não se dá apenas nas construções físicas como barreiras embora sejam decisivos no controle de entrada e saída de pessoas. No entanto, nas relações de um mundo em que os territórios se configuram pela (e na) rede, em que as relações de poder se estabelecem, o controle do fluxo perpassa por vertentes para além do físico – as informações da rede dão mostra do seu potencial – mesmo assim, não podemos ignorar os fatores que exercem influência no controle da mobilidade de pessoas. Temos então território-zona e território-rede exercendo diálogos que não excluem suas características essenciais de delimitação e de mobilidade, mas ao contrário é justamente o exercício mútuo que garante que estejam indissociáveis.

As conjunturas diferentes das décadas de 1980, 1990 e 2010 são exterioridades diferentes com mensagens diferentes, mas o modo de organização do espaço segue uma estabilização, uma sedimentação de preceitos enraizados. Os embates "separatistas" de 1992 e a entusiasmada conquista da integração carioca com o Piscinão de Ramos em 2001, que afluem no Parque Madureira, mascaram a força comum na tensão entre o mesmo e o diferente. A filiação dos sentidos da cidade partida e da cidade integrada comungam na mesma base simbólica dos espaços de sujeitos e de sujeitos dos espaços – quando os jornais apontam os aspectos de semelhanças entre os espaços criados para o lazer nas áreas do subúrbio e destaca "fogos como o de Copacabana" para o Piscinão de Ramos e a arborização do Parque Madureira que "só é menor do que o Aterro do Flamengo e a Quinta da Boa Vista", podemos ler a partir das analogias e relações a reprodução dos mesmos sintomas de aproximação/distância socioespacial provocada pelos significados construídos para o sentido de deslocamentos espaciais e simbólicos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ed: Pereira Passos, 2006.

BOURDIEU, Pierre. *O Poder simbólico*. Portugal. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1989.

CANCLINI, Nestor Garcia. *Diferentes, Desiguais e Desconectados: mapas da interculturalidade*. Rio de Janeiro: ED UFRJ, 2005.

EL-KAREH, Almir C. *Quando os subúrbios eram arrabaldes: um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX*. In: OLIVEIRA, Marcio P; FERNANDES, Nelson N. 150 anos de subúrbio carioca. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj. EdUFF, 2010.

FARIA, Patrícia. A praia carioca, da colônia aos anos 90: uma(s) história(s). Revista Contracampo, n. 4 Ano 2000.

FERNANDEZ, A. C. F. "Assim é o meu subúrbio: o projeto de dignificação dos subúrbios entre as camadas médias suburbanas de 1948 a 1957". 1995. 284f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Sociologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

FOUCAULT, M. *De outros espaços*. [conferência proferida por Michel Foucault no Cercle d'Études Architecturales]. 1967. Tradução: Pedro Moura.

FOUCAULT, M. *De outros espaços*. [conferência proferida por Michel Foucault no Cercle d'Études Architecturales]. 1967. : Pedro Moura. Disponível em: http://www.virose.pt/vector/periferia/foucault_pt.html.

HAESBAERT, Rogerio. *O Mito da Desterritorialização.*

HARVEY, David. *A Justiça Social e a cidade.* Editora Hucitec: São Paulo, 1980.

MARX, K. *O fetichismo da mercadoria e o seu segredo*. IN: O Capital, vol. 1 - Cap. 1 "Mercadoria".

MENDONÇA, Kleber. "*A onda do arrastão*". In Discursos Sediciosos - crime, direito e sociedade, nº 7-8. Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1-2 semestres de 1999, p. 267-282.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e tempo, Razão e Emoção.* 4ª ed. São Paulo: USP, 2012.