

10.

Trânsitos, topofilia

Tempo rodou na roda do trem e veio

A inspiração do partideiro

Samba-Enredo 2013 - Portela

Para o lançamento de *Suburbia*, a Rede Globo, em parceria com o escritório de design Retina78, envelopou quatro vagões de um trem da SuperVia com ilustrações da HQ inspirada na minissérie desenhada pelo quadrinista e designer gráfico Pedro Franz. O comboio do ramal Deodoro atendia cerca de 20 estações, entre elas Madureira, Cascadura e Engenho de Dentro¹.

Além de uma forma de falar com um grande público, cerca de 240 mil pessoas por dia, como informa o site sobre a minissérie, o trem, talvez o maior ícone do “subúrbio carioca”, é o elemento unificador deste espaço que, apesar de generalizado como um ambiente contínuo e homogêneo, contém em si características diversas.

Ao contrário das cidades antigas, delimitadas por seu centro e fechadas para se protegerem dos inimigos externos, a metrópole contemporânea é cada dia mais multifocal, policêntrica (Gomes, 2008, p. 107). Conforme sintetiza Mabel Piccini no artigo *Sobre a comunicação nas grandes cidades*²:

A cidade se fragmenta em inúmeros pontos sustentados apenas por traços viários que conferem à paisagem uma idéia de continuidade e movimento, de modo que o espaço urbano parece transformar-se em um lugar de trânsito e de passagem entre um lugar e outro [...] trata-se de chegar e não de deter-se; de circular e não de vagar ou perambular.

Como vimos na Primeira Parte, a nova ordem urbana imposta ao Rio de Janeiro ao longo do século XX também foi responsável pela segregação da cidade e por aprofundar essa sensação de descontinuidade a que se refere Piccini. É nessa metrópole que está localizado o subúrbio de Luiz Fernando Carvalho, um espaço

¹Fonte: Memória Globo. Disponível em: <<http://memoriaglobo.globo.com/programas/entretimento/seriados/suburbia/arte-nos-trens.htm>>. Acesso em: 13 jan. 2016.

² PICCINI, Mabel. "Sobre a comunicação nas grandes cidades". In: Opinião Pública, Campinas, Vol. IX, n° 2, Outubro, 2003, páginas 01- 19.

desconectado do restante da cidade, acessado pelo trem, que corta uma longa extensão de casas a que o telespectador só vê passar pelas janelas. Dentro da composição, os personagens nem parecem notar que uma parte da cidade desfila logo atrás de suas cabeças. Pelas ruas, apesar de diversas referências à uma convivência que não se contenta com o espaço da casa, poucas são as vezes que os personagens “perambulam” por elas (talvez só no desfile da banda do Seu Aloysio no dia em que o patriarca da família faz aniversário, ou em uma cena bastante breve, em que vemos Conceição e Maria Rosa passeando pelas ruas de Madureira e se detêm em frente ao cartaz de Miss do Subúrbio).

Na maior parte das vezes em que os personagens saem de casa, o telespectador só pode ver fragmentos do bairro retratado: o Mercado de Madureira, a estação de trem, o interior do baile, o posto de gasolina onde Cleiton e Conceição trabalham, as ladeiras que levam para a casa de Cleiton, a entrada da igreja frequentada por Vera. Não parece haver espaços de convívio a céu aberto, como uma praça. Quando andam pela rua, Vera e Conceição estão sempre de braços dados, rostos tensos ao menor sinal de perigo. Quando são feitos deslocamentos, eles acontecem no carro da patroa, logo no primeiro capítulo, no trem, ou na van do amigo de Cleiton. Em um desses deslocamentos, Conceição afirma, deslumbrada: “Adoro ver essas avenidas se mexendo, um ônibus, uma *bicicleta*, um caminhão, outro caminhão – nossa esse é mais grandão ainda! [...] Adoro olhar a vida passando de verdade, quanto mais mundo na vida da gente melhor”.

Por mais que ela aprecie ver “a vida passando”, essa não seria uma forma pobre de experienciar a cidade? Se, como afirma Michel De Certeau, “os jogos dos passos moldam espaços. Tecem lugares” (2014, 163), como é moldado esse espaço experimentado somente à distância e mediado pelos meios de transporte? Essa relação fragmentada e fragmentária da cidade, tão comum no “mundo da via expressa” das grandes metrópoles impôs uma nova forma do indivíduo relacionar-se com a urbe. Na cidade que é feita de trânsitos, perdeu-se, conforme notou Henri Lefebvre, “as características da obra, da apropriação” (1969, 75). Ele continua:

A vizinhança se esfuma, o bairro se esboroa; as pessoas (os “habitantes”) se deslocam num espaço que tende para a isotopia geométrica, cheia de ordens e signos, e onde as diferenças qualitativas dos lugares e instantes não têm mais importância.

Apesar de muitas referências ao bairro de Madureira e ao “subúrbio”, os personagens não parecem ter com o restante da região uma relação de vizinhança. Impera, pelo contrário, uma sensação de medo na maior parte da minissérie. A própria Conceição afirma: “eu quero conhecer o resto da cidade. Eu só conheço uma parte da Tijuca e Madureira”.

Ao priorizar a função circulatória das ruas, premissa comum do urbanismo moderno, que viu no Rio sua ampla aplicação com o Plano Doxiadis, os novos espaços “conquistados” na periferia da cidade (muitos por ocupação irregular), sem memória e sem história vão se preenchendo com “experiências de medo, agressão material e simbólica, desproteção, carências e sofrimento” (Lindón, 2005, 307). Esse medo, para a pesquisadora mexicana Alicia Lindón, reforça a perspectiva circulatória das ruas, de raiz lecorbusiana: a associação das vias ao perigo, local não de permanência, só de circulação.

É preciso questionar se a calçada e a rua como principais locais de convivência “suburbana” são, não sinais de uma “abertura” para a rua, mas sim consequência da violência e da não existência de locais públicos de convívio. Brincar na calçada em frente à casa onde mora traz consigo a possibilidade de também ser vigiado por quem está dentro das casas. Nesse contexto, as janelas exercem funções panópticas e, como é mostrado em *Suburbia*, ao menor sinal de perigo visto da casa, anuncia-se: “Todo mundo para dentro!”.

Com a expansão da cidade e a especialização dos setores urbanos apontada por Françoise Choay, muitas vezes o desenraizamento é aprofundado pelo fato de que o local para morar é separado do local de trabalho, afastado, por sua vez, dos espaços de diversão. Como consequência, os moradores dessa cidade vivem em constante deslocamento, realidade captada com presteza por Rubens Figueiredo em *O Passageiro do Fim do Dia* (2010), livro que, apesar de não declarar em que cidade se situa, possui diversos paralelos com *Suburbia*.

Ao acompanhar um vendedor de livros em seu périplo para chegar à casa da namorada no Tirol, bairro distante do centro e cercado por uma região onde, naquele dia, acontecia uma intervenção policial, o leitor participa de uma viagem comum a muitos habitantes da grande metrópole. O deslocamento de ônibus de um ponto ao outro da cidade é um processo opressivo e desumanizante, na visão do próprio

autor³, que traduziu essa sensação à medida em que o personagem principal, Pedro, transitava pela cidade:

Pedro lembrou que, nas vezes em que passou por ali e observou a paisagem ao longe, através da janela do ônibus em que viajava, teve a impressão de que tudo estava adormecido, encoberto por um torpor – dentro e fora das casas. As antenas de tevê e os fios bambos nos postes pareciam também desativados, sem carga. O aspecto, no conjunto, era de um cenário oco, sem nada por trás. (Figueiredo, 2010, 41)

O distanciamento de quem observa a cidade da janela do ônibus, trem ou do carro acaba por desumanizar a paisagem urbana. Observação sem contato humano, visão distanciada. O olhar surge, como sugere Paulo Roberto Tonani do Patrocínio na análise do livro, “como metáfora do limite da compreensão sobre o outro” (Patrocínio, 2011, 271). Confinado dentro do ônibus, Pedro busca de diversas maneiras se abster do que passa ao seu redor, seja com a leitura de Charles Darwin, usando um *walkman* ou tentando ignorar as conversas dos companheiros de viagem, “preferia não ouvir, preferia não saber” (Figueiredo, 2010, 30), diz. Quando dirige seu olhar para o lado de fora do ônibus, vive uma desconexão com a cidade que passa por ele, conforme narra no trecho citado acima. Ele é o escritor paralisado do conto de E.T.A. Hoffmann⁴, mas deslocado para uma situação típica das cidades contemporâneas, que se expandem cada vez mais. Ao invés de olhar a cena urbana que se descortina da janela de seu apartamento, a Pedro é imposta uma paisagem da qual está totalmente alheio e que, no automatismo da ida e vinda para o trabalho, acaba por nem enxergar.

A lentidão com que se dá a viagem dele é outra indicação de uma condição que é social e política, assim como econômica⁵. É o tempo lento a que propõe

³ “Sobre passageiro do fim do dia - Entrevista com Rubens Figueiredo”. In: *Terceira Margem*. Rio de Janeiro. Número 24, p. 191-207, janeiro/junho 2011.

⁴ O conto *A janela de esquina do meu primo*, E. T. A. Hoffmann, narra a história de um escritor inválido, preso em seu pequeno apartamento de esquina, cuja única abertura para o mundo é uma janela de onde ele observa toda a praça. Ao receber a visita de seu primo, os dois descrevem minuciosamente os tipos que frequentam e fazem suas compras na feira semanal na Gendarmenmarkt, principal praça de Berlim. Lançado em 1822, o conto antecipa as questões urbanísticas e sociais das grandes metrópoles e fixa, junto de *O homem da multidão* (1840), de Edgar Allan Poe, duas matizes para análise urbana centradas nas imagens – da janela e da rua –, de acordo com análise de Renato Cordeiro Gomes.

⁵ Em entrevista, Rubens Figueiredo afirmou que era sua intenção escrever um livro sobre a desigualdade social: “Mas não era um livro para mostrar desigualdade social. Eu concebi o livro como uma forma de conhecimento dos processos que produzem, reproduzem, justificam, legitimam e fazem esquecer a desigualdade. Então, o que estava em jogo era a força dos mecanismos sociais que levam a nossa consciência a assimilar a desigualdade como algo dado, natural, algo que não é objeto de questionamento. E essa é uma experiência cotidiana, que permeia cada hora do nosso dia

Milton Santos, ao notar a discrepância entre os movimentos dos homens e instituições hegemônicas (para quem são criadas autoestradas de alta velocidade, por exemplo) e a dos homens e instituições hegemônicas (que devem se contentar com a velocidade imposta aos corredores de ônibus e trens urbanos) e que, em nossas cidades, é marca da segregação, resíduo de uma organização social que permanece marcada pela desigualdade, visível inclusive na forma urbana.

O preço de conquistar uma territorialidade é marcado, em *O passageiro do fim do dia*, pelo encurtamento da “linha do horizonte”, um certo confinamento dos habitantes do Tirol nas ruas e casas em que habitam, assim como o percebido por Conceição, em *Suburbia*, que não conhecia o restante da cidade. Segundo Henri Lefebvre em seu *O direito a cidade*, a inteligibilidade da cidade ganha contornos ainda mais brutais quando seus habitantes são distanciados do “centro” como local que lhes conferia papel de cidadãos:

Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retornar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. O quadro dessa miséria generalizada não poderia deixar de se fazer acompanhar pelo quadro das ‘satisfações’ que a dissimulam e que se tornam os meios de eludi-la e de evadir-se dela (Lefebvre, 1969, 109).

Em *Suburbia*, no esforço de Cleiton para que Conceição trabalhe perto de casa – apesar de na verdade se justificar por certa preocupação e ciúme do namorado –, está um entendimento dessa pobreza de cotidiano observada por Lefebvre, que tem ecos no trecho de Walter Benjamin citado na Primeira Parte, quando o filósofo alemão discorre sobre o triste espetáculo das hordas que transitam como em ondas do centro para os subúrbios da metrópole em expansão, assim como em diversos textos de Lima Barreto. No episódio 3, Cleiton argumenta: “Tanta gente pra trabalhar por aqui e cê vai lá pro fim do mundo, pegar duas, três conduções. Se você arrumar um trabalho por aqui, você vai economizar na passagem, ganhar mais tempo, se cansar menos”.

a dia”. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=aa0doZ_TRRs>. Acessado em: 29 dez. 2015.