

As condições cotidianas na periferia: um olhar a partir do ramal de trem de Belford Roxo

Resumo

Este artigo tem como propósito analisar a questão da mobilidade dos residentes em áreas periféricas, com enfoque na Baixada Fluminense, por meio de um estudo de caso do ramal Belford Roxo. A qualidade de vida precária experimentada por esses moradores está diretamente vinculada ao transporte ferroviário, o qual não satisfaz a demanda da população de exercer plenamente seu direito à mobilidade dentro do contexto urbano. A pesquisa se fundamenta em uma revisão abrangente de literatura especializada, apoiada por dados oficiais e estudos pertinentes à problemática da mobilidade na área em análise. Ao final do estudo, são identificadas as deficiências e fragilidades inerentes ao sistema de transporte fornecido pela Supervia. Tais questões são acentuadas pelas adversidades enfrentadas diariamente pelos cidadãos da periferia fluminense: os constantes atrasos e a superlotação dos horários de trens, que limitam significativamente as oportunidades de vivência plena dos habitantes no ambiente urbano.

Palavras-chave: cotidiano; mobilidade urbana; Belford Roxo; Supervia.

Flávio Júlio Felix da Silva
Mestrando em Geografia na
Universidade Federal Rural do
Rio de Janeiro – UFRRJ.
Brasil
flavio-julio@live.com
lattes.cnpq.br/5289758127576846
orcid.org/0009-0009-5761-4488

André Santos Rocha
Doutor em Geografia pela
Universidade Federal do Rio de
Janeiro – UFRJ. Professor do
Programa de Pós-Graduação em
Geografia da Universidade
Federal Rural do Rio de Janeiro –
UFRRJ.
Brasil
asrgeo@gmail.com
lattes.cnpq.br/2627389248313918
orcid.org/0000-0003-0547-5550

Para citar este artigo:

SILVA, Flávio Júlio Felix da; ROCHA, André Santos. As condições cotidianas na periferia: um olhar a partir do ramal de trem de Belford Roxo. *PerCursos*, Florianópolis, v. 24, e0303, 2023.

<http://dx.doi.org/10.5965/19847246242023e0303>

As condições cotidianas na periferia: um olhar a partir do ramal de trem de Belford Roxo
Flávio Júlio Felix da Silva, André Santos Rocha

Ther contidian conditions in the Periphery: a look from the Belford Roxo train branch

Abstract

This article aims to analyze the mobility issue of residents in peripheral areas, focusing on the Baixada Fluminense region through a case study of the Belford Roxo rail line. The poor quality of life experienced by these residents is directly linked to the railway transportation, which fails to meet the population's demand to fully exercise their right to mobility within the urban context. The research is grounded in a comprehensive review of specialized literature, supported by official data and relevant studies concerning the mobility challenges in the area under analysis. At the end of the study, deficiencies and vulnerabilities inherent to the transportation system provided by Supervia are identified. These issues are exacerbated by the daily adversities faced by citizens in the periphery of Fluminense: the constant delays and overcrowding of train schedules, significantly limiting the opportunities for residents to fully experience urban life.

Keywords: daily life; urban mobility; Belford Roxo; Supervia.

1 Introdução

Não posso ficar nem mais um minuto com você/Sinto muito amor, mas não pode ser/Moro em Jaçanã/Se eu perder esse trem/Que sai agora às onze horas/Só amanhã de manhã [...] (BARBOSA, 1964)

Em 1964, o Trem das Onze de Adoniran Barbosa se tornava instantaneamente popular, sendo célebre no carnaval daquele ano. A letra narra o cotidiano do morador periférico paulista, e a limitação que o transporte coletivo público, no caso o ferroviário, infligia em sua vida privada. Meio século após a composição dessa música, o cenário em relação às mazelas da mobilidade urbana se acentuou com a implosão da matriz rodoviária na arquitetura dos grandes centros urbanos brasileiros como Rio de Janeiro e São Paulo.

Para compreender sobre o cotidiano, Lefebvre questiona: “seria o cotidiano o local de confrontos?” Em suas reflexões, ele encontra na música um ponto de encontro entre a filosofia e a metafísica, entre o número e o drama. Quanto ao cotidiano, a música torna-se um instrumento de fácil compreensão, que carrega marcas de uma temporalidade em suas entrelinhas, assim:

Muito antes das pesquisas sobre a linguagem, tentou-se compreender a música. Ora, a música é mobilidade, fluxo, temporalidade; no entanto ela se baseia na repetição [...] há ressurgimento das emoções e dos sentimentos desaparecidos, retorno dos momentos acabados, evocação das ausências e- as existências distantes, na música e pela música. Se há relação entre a música, de um lado, e a filosofia, a arte, a linguagem, do outro, não haverá também alguns laços entre a música e o cotidiano? [...] será que a música revela a essência escondida do cotidiano, ou, ao contrário, compensa sua trivialidade e superficialidade substituindo-lhe o canto? Não seria ligação entre a vida "profunda" e a vida "superficial"? E se ela as reuniu outrora, essa unidade pode ainda encontrar lugar, razão e momento, tendo em vista a cisão que se acentua (até ao ponto de remar-se estrutural) entre o cotidiano e- o não-cotidiano, em decorrência da agravação da pobreza cotidiana? Não haveria questões análogas - as da diferença e da especificidade - a respeito de muitos outros "objetos", como arquitetura, pintura, dança, poesia, jogo? (Lefebvre, 1991, p. 25-26)

A partir disso, podemos observar a divisão social que é armada na estrutura da cidade. O sujeito destituído de meios para locomoção torna-se refém das horas enjauladas da estação de trem. A lógica é adequada para apenas transportar o indivíduo durante o horário de expediente do trabalho. A cidade, para a classe econômica baixa, é edificada para a reprodução do trabalho. Enquanto a cidade para aqueles que detêm o poder de consumo elevado é traduzida como um *playground*, onde o sujeito pode desfrutar suas potencialidades no tempo que quiser. Adoniran Barbosa pintou a classe popular nessa composição; o personagem retratado na letra está limitado em sua vida afetiva com a “casa para olhar”. Em confluência com as primeiras reflexões, Corrêa:

A periferia interiorana, aquela que não tem "mar, lagoa, sol, sal, brisa, verde, montanha", mas que se caracteriza por ser quente, abafada, sujeita as enchentes e aos mosquitos. Esta e a periferia dos pobres, do "povão", do trem de subúrbio e horas desperdiçadas no transporte, da autoconstrução e do sobre-trabalho, das favelas que agora ali aparecem, dos assaltos e do "esquadrão da morte", da falta de esgotos e de vias calçadas, escolas e hospitais. (Corrêa, 1986, p. 73-74)

Na poesia de Álvaro de Campos¹, na Londres de 1914, ilustrava na Ode Triunfal sua aflição sobre a cidade moderna, fruto das relações industriais. Nos versos a seguir, ele demonstra sua preocupação com o tempo: “Horas europeias, produtoras, entaladas/ Entre maquinismos e afazeres úteis!/ Grandes cidades paradas nos cafés,/ Nos cafés — oásis de inutilidades ruidosas”. Dessa forma, a limitação do tempo traz ao sujeito a aflição sobre cotidiano, sobre o aproveitamento de cada minuto evitando o “desperdício”. O cotidiano após a consolidação das relações capitalistas deixa de ser orgânico e passa a ser mercantilizado no mundo moderno.

Diante da mercantilização das relações cotidianas, temos a cidade moderna como palco desses eventos. Desse modo, o urbano exprime as fragilidades das classes sociais, segundo Lefebvre:

O urbano (abreviação de "sociedade urbana") define-se portanto não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de

¹ Um dos heterônimos de Fernando Pessoa.

maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte; como virtualidade iluminadora. (Lefebvre, 2008, p. 26)

Posto isso, o urbano como uma realidade não acaba; podemos visualizar as diversas rugosidades dentro dos grandes centros urbanos e evidenciadas nas regiões metropolitanas. Diversas marcas da história convergindo num único espaço. Assim, podemos compreender essa reflexão na formação territorial, social e econômica do município de Belford Roxo no estado do Rio de Janeiro.

Esse município compõe a Baixada Fluminense, integrado à Região Metropolitana do estado do Rio de Janeiro. É o palco de convergência das contradições do mundo moderno, sendo: o ‘atraso’ reproduzido nos cotidianos dos cidadãos belfordroxenses. As ausências de equipamentos urbanos que garantam o exercício da cidadania no município de Belford Roxo, criam um gargalo econômico em torno da dependência dos transportes públicos, algo que limita os acessos aos direitos dos indivíduos.

O serviço de transporte coletivo público do modal ferroviário foi concedido pelo Estado para a Supervia administrar a mobilidade urbana da região metropolitana do estado do Rio de Janeiro. Os serviços de gerenciamento do transporte ferroviário fornecidos pela concessionária suprimem a integração dos cidadãos aos outros pontos da região metropolitana. Com a insuficiente disponibilidade dos horários, os altos preços das tarifas, as condições físicas, entre outros fatores, os usuários são condicionados a utilizarem o serviço apenas para o trabalho.

Para compreender esse contexto, optamos por apresentar primeiro uma breve revisão sobre o enquadramento da Baixada Fluminense como periferia e a relação com os problemas da mobilidade; posteriormente, apresentamos a contextualização de Belford Roxo e de seu ramal, destacando dados oficiais sobre os problemas relacionados aos deslocamentos diários e; por fim, apontamos em notas conclusivas alguns aspectos relacionados à problemática.

2 Um panorama da Baixada Fluminense como periferia e a condição de mobilidade

O modelo de crescimento da metrópole fluminense na primeira metade do século XX e, por consequência, da espacialidade de divisão territorial do trabalho, fez com que, inicialmente, muitas cidades nos arredores do município do Rio de Janeiro ganhassem o *status* de cidades dormitórios (Abreu, 2013). Usualmente essa periferia, sobretudo na porção oeste, conhecida popularmente como Baixada Fluminense², experienciou em seu território as agruras dos problemas relacionados à condição urbana periférica (Rocha, 2023).

Essa periferia foi formada tanto pelas nucleações de povoados e vilas que atravessaram a formação territorial; pela implantação de sistemas de transporte que promoveram uma “anexação à célula urbana do Rio de Janeiro” (Segada Soares, 1956). Também devemos considerar as políticas higienistas promovidas no município carioca nas primeiras décadas do século XX, que expulsaram a população mais pobre do centro e acentuaram o processo de periferização urbana, fazendo com que ocupassem tanto morros próximos quanto, gradativamente, promovendo a ocupação das áreas mais distantes (então a Zona oeste do Rio de Janeiro e a Baixada Fluminense).

A divisão territorial do trabalho na metrópole fluminense assumiu o caráter diferenciador Centro-periferia. É possível compreender a concentração de serviços urbanos no centro, como: hospitais, universidades, escolas, centros culturais, centros esportivos, saneamento básico, segurança e entre outros. Segundo Abreu em relação à metrópole carioca:

² Não existe um consenso geral do que seja a Baixada Fluminense, quais os seus limites e os municípios que a compõem. A cada trabalho sobre essa região reabre-se o debate, pois cada autor se coloca de maneira diferenciada com relação à área a ser delimitada. Isso se dá pelo fato dessa periferia se tratada como “uma representação Ideal de um Território” (ROCHA, 2014) Contudo, existem alguns consensos que devem ser ressaltados. Os municípios de Nova Iguaçu e Duque de Caxias são apontados, com unanimidade, como núcleos dessa região, assim como não há questionamento sobre a inclusão de seus “satélites” imediatos, como Belford Roxo, São João de Meriti, Nilópolis, Mesquita, Queimados e Japeri, que são incluídos como parte da Baixada Fluminense por todos os autores, mas nem sempre analisados com a mesma profundidade que o “núcleo duro” (Simões, 2007, p. 20).

O modelo do Rio tende a ser o de uma metrópole núcleo hipertrofiado, concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercado por extratos urbanos periféricos cada vez mais carente de serviços e de infra-estrutura à medida em que se afastando do núcleo, e servindo de moradia e local de exercícios de algumas outras atividades às grandes massas da população de baixa renda. (Abreu, 2013, p. 17)

A concentração de serviços no município do Rio de Janeiro fez com que os cidadãos dos municípios vizinhos exercessem a migração pendular para a sobrevivência diante da reprodução do modelo de vida capitalista. Essa condição de mobilidade priva horas da vida do indivíduo através de longos deslocamentos para os postos de trabalhos.

Além disso, o território da Baixada Fluminense sempre esteve carente em relação à execução de políticas públicas que atendessem ao aumento da qualidade de vida de seus cidadãos. Pelo histórico ocasionado por grupo de extermínios (Alves, 2003), a paisagem da Baixada Fluminense é desenhada socialmente por marcas de pobreza e violência, perceptíveis nas notícias de jornais e nas pesquisas da internet. Essas marcas compõem o que André Rocha (2013) chama de “representações hegemônicas” para a região.

Tais características não são apenas representações, são sentidas na reprodução desse território periférico. E são experienciadas pelos moradores em problemas na oferta de serviços essenciais, como a falta de energia elétrica e problemas de abastecimento de água, demora no atendimento de transportes por aplicativos, na ausência de mecanismos culturais e na falta de investimentos públicos que promovam a execução dos direitos fundamentais do cidadão. Assim, o historiador Monteiro considera:

A Baixada Fluminense é um mundo em constante crise, uma vez que para ali se destinaram indivíduos oriundos do interior do Brasil, socialmente invisíveis e quase integralmente esquecidos pelas diversas esferas do poder público: cidadãos-só, em suma. (Monteiro, 2013, p. 129)

Podemos compreender que a organização da cidade é demarcada pelo processo de produção e reprodução do capital em detrimento da qualidade de vida dos cidadãos que residem nesses municípios. A produção marca o transporte da mão de obra para os postos de trabalhos, e a reprodução imprime o escoamento de mercadorias. Dessa forma, o desenvolvimento de recursos urbanos dos municípios da Baixada Fluminense é configurado nesses novos centros. A periferia sofre com o descaso e a invisibilização dos poderes públicos, transformando os sujeitos das periferias desses municípios em consumidores e destituídos dos direitos fundamentais para a reprodução da vida moderna, como: saneamento, saúde, mobilidade, educação, lazer, segurança e cultura.

No que tange a questão da mobilidade, estudos recentes indicam que a população da “Baixada” leva mais tempo no deslocamento entre casa e trabalho. Embora outras cidades do Brasil, sobretudo periféricas, possuam os mesmos problemas, é nessa região que cinco cidades estão entre as que mais demoram para fazer esse deslocamento (Abrantes, 2016)³. São elas: Japerí, Nova Iguaçu, Magé, Queimados e Belford Roxo. O tempo de deslocamento das pessoas nessas cidades até os seus locais de trabalho pode chegar a duas horas. Neste sentido, entendemos que

O deslocamento da população no espaço metropolitano reflete a estrutura econômica e social desse espaço, assim como as condições desses deslocamentos, indicando novos arranjos sociais e econômicos, conformando novos espaços existenciais. Novas áreas são incorporadas à metrópole, novos rearranjos familiares e demográficos se estabelecem a partir de certas condições socioeconômicas. (Jardim 2005, p. 383)

Esses novos arranjos que colocam a metrópole em uma posição cada vez mais fragmentária e excludente deixam a população exposta a inúmeras fragilidades, sobretudo aquela parcela com menor renda. A partir de uma inserção periférica que precisamos interpretar as agruras do deslocamento a partir do Ramal Belford Roxo.

³ Ver reportagem < <https://exame.com/brasil/onde-vive-quem-mais-demora-para-chegar-ao-trabalho-no-brasil/>>.

3 Belford Roxo e seu ramal de trem

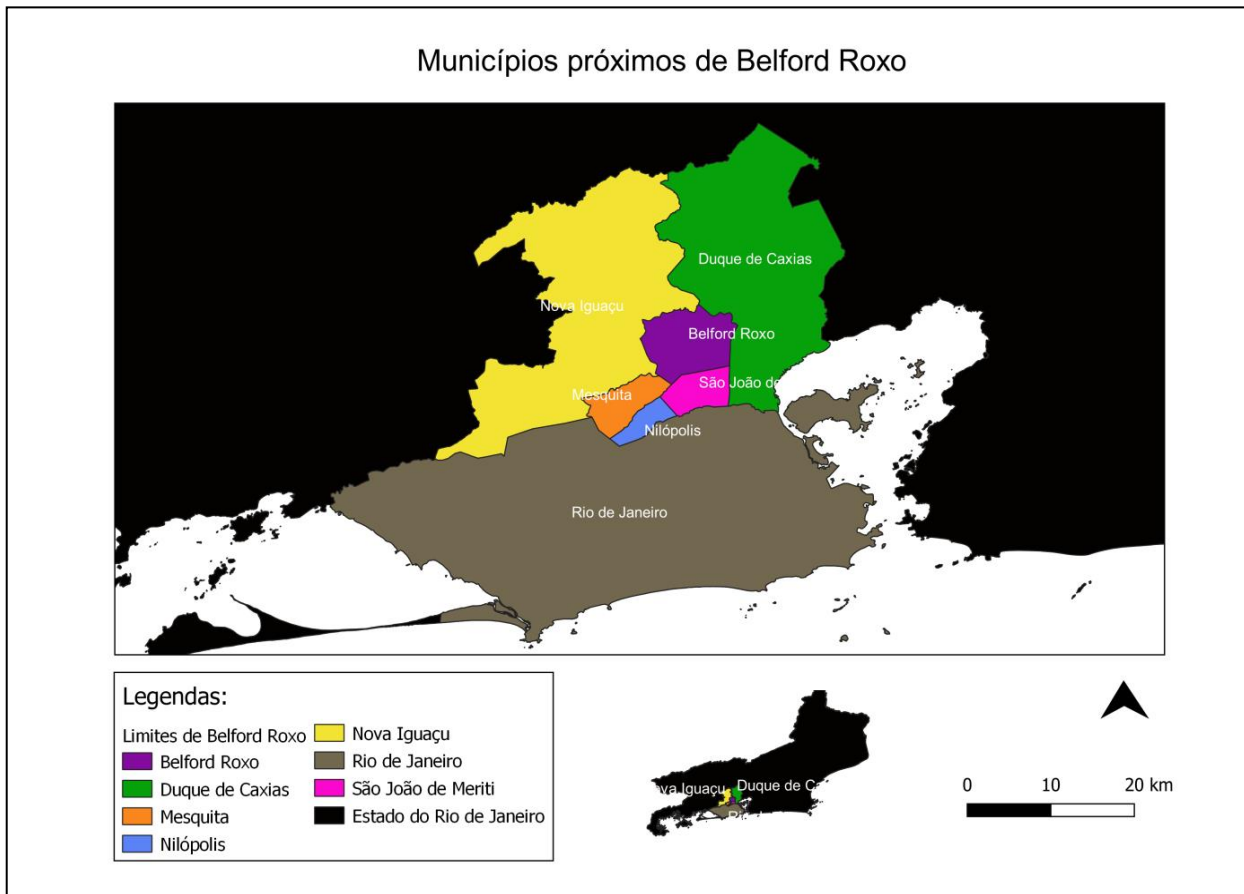
Os territórios que deram origem à cidade de Belford Roxo pertenceram à Vila de Iguassu⁴, que foi conhecida popularmente como Fazenda do Brejo. Sua história de organização territorial está relacionada diretamente à linha do trem, pois, a estrada de ferro que foi construída, no século XIX, tinha como objetivo abastecer a Corte – por conta de uma estiagem em 1888⁵ – para a sexta maior população do Estado do Rio de Janeiro no presente momento. Essa linha de trem tinha como uma de suas paradas a fazenda do Brejo. O nome da estação, mais tarde, vai dar origem ao antigo ditrito de Nova Iguaçu. Fez-se em homenagem ao engenheiro que trabalhou nas obras do local: Raimundo Teixeira Belfort Roxo, que auxiliou Paulo de Frontin na solução da estiagem de 1888, quando ambos elaboraram um projeto de escoação de água do brejo à Corte.

Inserido no século XX na condição de distrito, o município de Belford Roxo foi marcado historicamente pela exclusão e segregação socioespacial. A falta de compromisso político dos governantes iguaçuanos com a população do distrito de Belford Roxo impulsionou a sua emancipação, que foi conjugada por interesse de comerciantes locais, anseios da população diante de carências de infraestrutura e pela emergência de políticos populistas, com foi o seu primeiro prefeito: Jorge Julio Costa dos Santos – O Joca. Segundo Monteiro (2013, p. 130), “Joca surgiu então exatamente quando essa estrutura de carências patrocinada pelo Estado explodia sob a forma das emancipações distritais”. Em 03 de abril de 1990, sob a Lei Estadual 1640/90, o Governo do Estado do Rio de Janeiro desmembra do município de Nova Iguaçu o município de Belford Roxo. Com a área de 79km², distante cerca de 20 km da capital do Estado do Rio de Janeiro, faz limite com os seguintes municípios: Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Mesquita e São João de Meriti (Figura 1).

⁴ A vila de Iguassu é interpretada por historiadores locais como a grande área que deu origem ao antigo município de Nova Iguaçu e vários de outras cidades que se emanciparam ao longo da segunda metade do Século XX.

⁵ Para mais informações, ver: História de Belford Roxo. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/belford-roxo/historico>> Acesso em: 15 fev. 2022.

Figura 1 - Mapa dos municípios que fazem limites com Belford Roxo



Autor: Flávio, 2022.

A pesquisa sobre a desigualdade social elaborada pela Casa Fluminense⁶, em 2020, conta com a amostra de 22 municípios que compõem a Região Metropolitana do estado do Rio de Janeiro. Belford Roxo integra os cinco piores municípios em relação à: saúde, educação, mobilidade, segurança pública, renda e pobreza. A renda média mensal por habitante é de R\$ 710,00; 24% dos habitantes são beneficiário do programa Bolsa Família; 1/3 da renda é comprometida com a tarifa de transportes públicos; 49% das viagens diárias são realizadas por transportes ativos⁷; 43% dos habitantes gastam mais de uma hora para

⁶ A organização foi estruturada como associação civil sem fins lucrativos, autônoma e apartidária, e tem na rede seu elemento constitutivo essencial. Funcionamos assim como polo de uma rede de pessoas e organizações dedicadas a fomentar ações compartilhadas voltadas à promoção de igualdade, ao aprofundamento democrático e ao desenvolvimento sustentável no Rio, alcançando por inteiro nossa “cidade metropolitana” comum (CASA FLUMINENSE. Disponível em: <https://casafluminense.org.br/a-casa/>). Acesso em: 12 mar. 2022.

⁷ Bicicleta ou a pé.

chegar aos trabalhos; 52% trabalham em outros municípios; 31% de pessoas com maiores de 18 anos possui o ensino médio completo; 0,04% são de despesas do orçamento municipal relacionadas à cultura.

Diante desses dados, podemos perceber que o município de Belford Roxo é desprovido de bastantes recursos para a manutenção dos direitos sociais. Os habitantes precisam enfrentar odisséias⁸ para conseguir sobreviver ao caos urbano que é o cenário do município. O cidadão belford-roxense é privado pelas mazelas sociais de conhecer o território carioca, dados sua pouca renda, as altas tarifas para o deslocamento, o gasto de tempo enorme para se deslocar e o pouco tempo para descanso. Locais providos de lazer e cultura são distantes do município. Com isso, em dias de ócio, o indivíduo se vê condicionado ao descanso compulsório decorrente dos dias de trabalho em vez de desfrutar de outros benefícios da cidadania brasileira.

Podemos associar que o processo de sucateamento da matriz ferroviária nos centros urbanos, como o Rio de Janeiro, teve como influência obras que deram destaque à criação de estradas, avenidas e rodovias. Além disso, houve o desmanche de linhas férreas como: o ramal de transporte de passageiros do município de Itaguaí-RJ⁹.

Na década de 1990, as políticas neoliberais adotadas pelos Governos produziram uma série de privatizações e concessões de exploração de serviços públicos para empresas privadas. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), sucateada, não estava atendendo as demandas dos cidadãos cariocas sendo que, em 1994, a FLUMITRENS¹⁰, outra companhia de sociedade mista, adquiriu o direito para exploração desses serviços. No entanto, com a descentralização dos serviços federais, que foram transferidos para os Estados e os Municípios, houve uma nova licitação para exploração do transporte ferroviário de passageiros da região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Nesse momento, a Supervia ganha o processo sob o edital de concessão de 17 de abril de 1998, cujo período concedido é de 25 anos, no Governo Estadual de Marcello Alencar do Partido da Social-Democracia Brasileiro (PSDB).

⁸ Série de complicações ou ocorrências variadas e inesperadas.

⁹ Para maiores informações, ver: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_mangaratiba/itaguaui.htm. Acesso em: 17 fev. 2022.

¹⁰ Companhia Fluminense de Trens Urbanos.

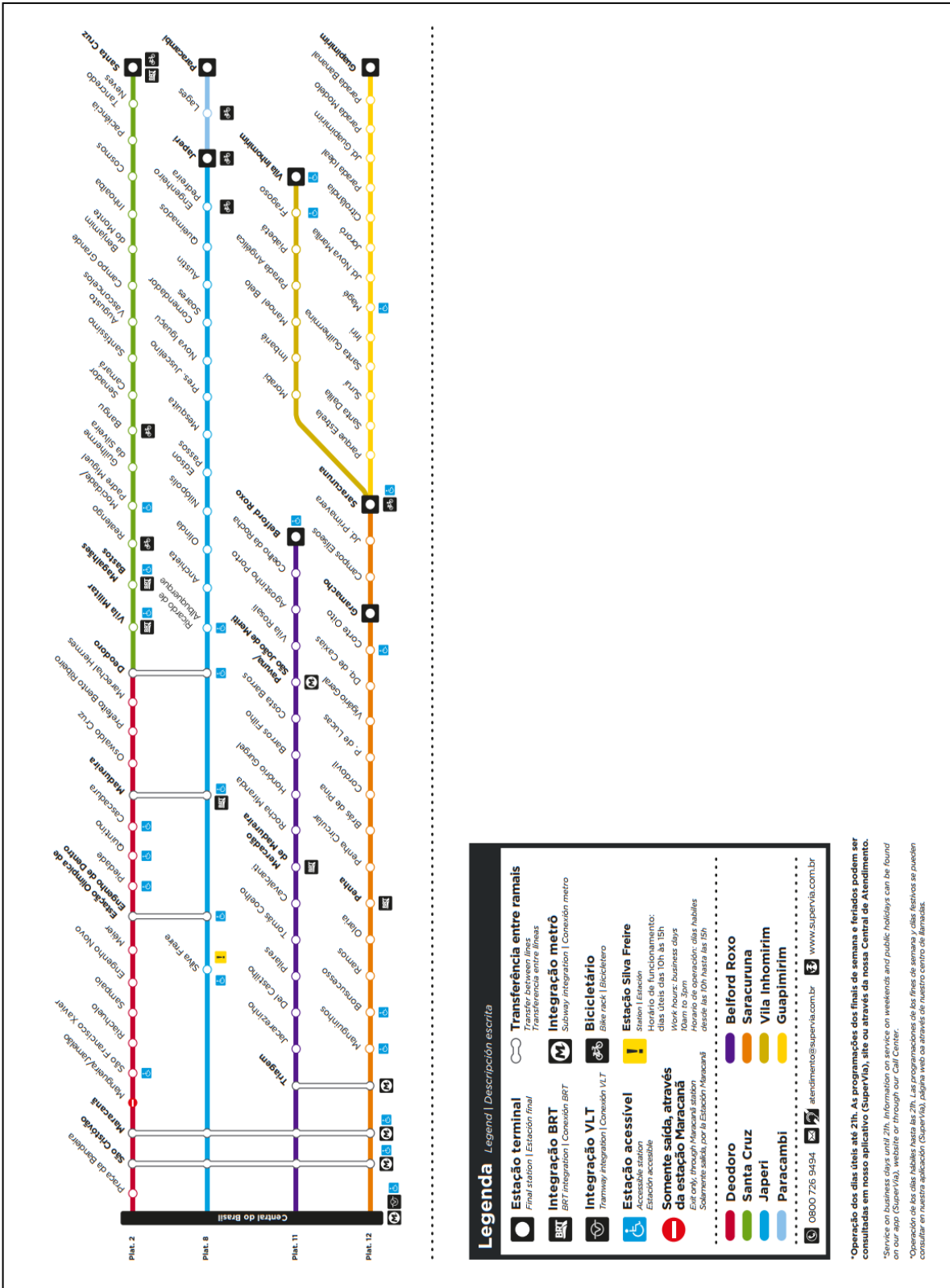
Atualmente, a Supervia é responsável pela malha de transporte ferroviário de passageiros de 13 municípios, sendo eles: Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Japeri, Magé, Guapimirim, Mesquita, Nilópolis, São João de Meriti, Paracambi e Queimados. Com a organização de 104 estações, oito linhas (Figura 2) cortam a Região Metropolitana do estado do Rio de Janeiro: Belford Roxo, Guapimirim, Pacarambi, Japeri, Deodoro, Santa Cruz, Saracuruna e Vila Inhomirim.

A Estação de Belford Roxo é uma das mais antigas do território do Estado do Rio de Janeiro; foi inaugurada em no dia 15 de Janeiro de 1883.

No ano de 2021, de acordo com o relatório de médias de passageiros em dias úteis, sábados e domingos, a Estação de Belford Roxo transportou 64.518 passageiros. Importante lembrar que esse número tende a ser maior, pois existe o número de passageiros que comete a infração de pular a estação para evitar o custo com as passagens. Além disso, o ano de 2021 ocasionou a queda de tráfego de passageiro por conta do cenário pandêmico. Em contrapartida, no ano de 2019, pré-pandemia, o número de tráfego anual de passageiro na estação de Belford Roxo foi de 184.575. Lembrando que esses números são das quantidades de passageiros que embarcaram na Estação de Belford Roxo.

As condições cotidianas na periferia: um olhar a partir do ramal de trem de Belford Roxo
 Flávio Júlio Felix da Silva, André Santos Rocha

Figura 2 - Mapa de Linha



Fonte: Supervia, 2021.

A linha do ramal de Belford Roxo opera em 19 estações, tendo aproximadamente 68 minutos de viagens, sem intempéries, até a Central do Brasil. O horário do ramal de Belford Roxo é um tanto controverso, pois a operação de segunda a sexta feira é de 04h40min até 21h19min; aos sábados de 05h55min até 19h17min; aos domingos, das 6h17min até 13h47min. É inadmissível que aos finais de semanas o horário seja tão reduzido, impossibilitando os cidadãos belforoxenses de trafegarem para o município do Rio de Janeiro em outros horários.

Por fim, é importante lembrar que o transporte de passageiros ferroviário é crucial para o desenvolvimento da mobilidade urbana em regiões metropolitanas, pois possui a capacidade de transportar mais pessoas com mais velocidade; é menos poluente, mais barato e tem o acesso democrático para os indivíduos da periferia e do centro.

Como exemplo para expor as fragilidades de viver na periferia, utilizamos a figura 3, que foi retirada do perfil do *Instagram* BXDCRUEL; esse perfil recebe fotos de seus seguidores e as publica em sua página. Abaixo, temos uma paisagem não incomum de um vagão da Supervia em horário de pico. A foto foi tirada em período pandêmico, quando o Governo e a mídia divulgavam a importância de ficar em casa para não se contagiar com o Covid-19. A questão é o porquê desses indivíduos arriscarem as suas vidas dentro de um vagão estreito com o risco de pegar um vírus mortal?

Figura 3 - “A Passagem vale 5 reais; O Gás vale 80; Já as Vidas humanas valor nenhum têm



Fonte: BXD Cruel, 2021.

Podemos deduzir que o pior confinamento do mundo moderno é o financeiro, pois a realidade é mediada por instrumentos de troca. O fator financeiro limita o indivíduo de possuir acesso a alimentos, saúde, lazer, moradia e outros. Assim, percebemos que os direitos fundamentais de garantia da vida se transformaram em mercadorias. Outra questão que podemos levantar, por que no período pandêmico não houve uma gestão efetiva dos trens da Supervia? Com mais vagões, diminuição dos intervalos e o aumento dos horários de embarque e desembarque?

Não foi só o período da pandemia que exigiu esses tipos de melhorias na matriz ferroviária de transporte de passageiros. No decorrer do tempo que a Supervia está na administração das linhas férreas, cotidianamente, são vistos problemas envolvendo os trens: atrasos, superlotação, acidentes e violência entre os usuários. Além disso, com o horário drasticamente reduzido nos finais de semana, podemos interpretar que esse modal de transporte que possui a potencialidade de atender a demanda do cidadão para exercer os seus direitos relacionados à mobilidade, acabando seu tráfego limitado apenas para o trabalho.

Esse cenário fica mais alarmante quando observamos os horários da estação de Belford Roxo. Reduzido aos finais de semana e durante a semana funcionando até as 21h19min, impossibilita o tráfego dos cidadãos do município após as 22h. Como hipótese: um indivíduo que tenha que cursar o ensino superior fora de Belford Roxo, sendo a disponibilidade do curso apenas a noite. Como esse sujeito retornará para casa? Quanto terá que desembolsar para poder ter acesso à instituição? Quais são os riscos que esse indivíduo pode ter ao realizar o deslocamento com outro modal? Em pesquisas de gêneros (Maia, 2020), alguns locais de acordo com o horário se tornam nocivos aos corpos femininos, como lidar com isso? Podemos ilustrar esses cenários com algum evento cultural ou religioso, também, com os turnos de trabalhos diferenciados.

4 Notas conclusivas: cuidado para não perder o trem!

A partir dessas reflexões podemos deduzir que a ausência de uma política efetiva de gestão dos trens urbanos impossibilita os cidadãos de vivenciarem o meio urbano. No

caso de Belford Roxo, observamos uma carência histórica de direitos fundamentais para manutenção da vida urbana. Além disso, a Supervia limita os percursos dos indivíduos que moram na periferia com: intervalos de trem espaçados, sucateamentos dos vagões e horários apertados.

Assim, o presente trabalho apresentou as relações entre o viver na periferia e as agruras experienciadas na mobilidade diária de trabalhadores. A estação de trem de Belford Roxo possui a potencialidade de se tornar um objeto de estudos geográficos, históricos, sociais, econômicos e políticos, pois existe a convergência de diversos conflitos que envolvem interesses públicos e privados. Além disso, podemos apontar que mesmo a matriz de transportes rodoviários ditando a arquitetura urbana, ainda há problemas em relação ao acesso aos ônibus e à depreciação das outras matrizes de modais nos centros urbanos, como o ciclovitário (inexistente no município de Belford Roxo) e o ferroviário.

A produção do meio urbano nas cidades periféricas da metrópole do Rio de Janeiro pode ser associada como locais invisíveis para o poder público, pois mesmo em contexto pandêmico, o capital se sobressaiu sobre as vidas dos cidadãos, sendo esse fato evidenciado nas superlotações dos vagões da Supervia.

Assim, esses eventos servem como objetos de estudos para enriquecer o conhecimento sobre o cotidiano da Baixada Fluminense. No caso do artigo, explicitando o município de Belford Roxo, que desde a sua emancipação sofre com a austeridades dos governantes municipais, que privam os cidadãos do acesso à cultura, à educação e ao lazer através de empreendimentos rodoviaristas que alargam as distâncias. Além disso, a ausência da fiscalização quanto aos horários da Supervia evidenciam que os governantes estaduais observam a Baixada Fluminense apenas como um exército de mão de obra.

Referências

ABREU, Mauricio de Almeida. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

As condições cotidianas na periferia: um olhar a partir do ramal de trem de Belford Roxo
Flávio Júlio Felix da Silva, André Santos Rocha

ABRANTES, Thalita. Onde vive quem mais demora para chegar ao trabalho no Brasil. **Exame**, [s.l.], 16 fev. 2016. Disponível em: <https://exame.com/brasil/onde-vive-quem-mais-demora-para-chegar-ao-trabalho-no-brasil/>. Acesso em: 12 dez. 2022.

ALVES, José Cláudio Souza. **Dos barões ao extermínio**: uma história da violência na Baixada Fluminense. [S.l.]: Associação de Professores e Pesquisadores de História, CAPPH-CLIO, 2003.

ARAGÃO, Luciano Ximenes. (Des) caminhos da migração pendular na metrópole do Rio de Janeiro: uma perspectiva a partir dos eixos de transporte. **TRAVESSIA-revista do migrante**, São Paulo, n. 64, p. 23-36, 2009.

BARBOSA, Adorian. "Trem das onze. [S.l.], 2013. . 1 vídeo (3 min). Publicado pelo canal: Adoniran Barbosa. Disponível em: <https://youtu.be/RkkGVgOqPuM>. Acesso em: 10 ago. 2023.

CAMPOS, Álvaro de. **Ode triunfal**. [S.l.]: Multipessoa, c2022. Disponível em: <http://arquivopessoa.net/textos/2459> Acesso em: 18 fev. 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periferia urbana. **Geosul**, Florianópolis, Santa Catarina, v. 1, n. 2, p. 70-78, 1986.

DEMANDA de passageiro por estação 2019. [S.l.]: Supervia, 2019. Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/demanda_de_passageiros_por_estacao_2019-12.pdf. Acesso em: 17 fev. 2022.

DEMANDA de passageiro por estação 2021. [S.l.]: Supervia, 2021. Disponível em: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/demanda_de_passageiros_por_estacao_2021-12.pdf. Acesso em: 17 fev. 2022.

ESTAÇÃO de Belford Roxo. [S.l.]: Supervia, c2022. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/belford-roxo>. Acesso em: 17 fev. 2022.

ESTAÇÕES Ferroviárias do Brasil. [S.l.: s.n.], 2023. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_mangaratiba/itaguaui.htm. Acesso em: 17 fev. 2022.

HISTÓRIA de Belford Roxo. [Rio de Janeiro: IBGE], 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/belford-roxo/historico>. Acesso em: 15 fev. 2022.

JARDIM, Antonio de Ponte. Mobilidade intrametropolitana no Rio de Janeiro. In: PÓVOA-NETO, Helion; FERREIRA, Ademir Pacelli (orgs.). **Cruzando fronteiras disciplinares**: um panorama dos estudos migratórios. Rio de Janeiro: Revan, 2005.

As condições cotidianas na periferia: um olhar a partir do ramal de trem de Belford Roxo
Flávio Júlio Felix da Silva, André Santos Rocha

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução: Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Tradução: Alcides João de Barros. São Paulo: Editora Ática, 1991.

LINHA ramal de Belford Roxo. [Rio de Janeiro: Moovit], c2022. Disponível em: https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-line-RAMAL_BELFORD_ROXO-Rio_de_Janeiro-322-851522-424558-0. Acesso em: 17 fev. 2022.

MAIA, Thayná de Oliveria Cagnin. **Epistemologia feminista na geografia para repensar o direito à cidade**. 2020. Monografia (Licenciatura em Geografia) – Instituto Multidisciplinar, UFRRJ, Nova Iguaçu, 2020.

MAPA da desigualdade: Miniperfis. [Rio de Janeiro?: Casa Fluminense], 2020. Disponível em: <https://casافلuminense.org.br/wp-content/uploads/2020/06/Mapa-da-Desigualdade-Miniperfis-.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2022.

MAPA da desigualdade. [Rio de Janeiro?: Casa Fluminense], 2020. Disponível em: https://www.casافلuminense.org.br/wp-content/uploads/2020/07/mapa-da-desigualdade-2020-final_compressed.pdf. Acesso em: 16 fev. 2022.

MONTEIRO, Linderval Augusto. Para além do “voto de sangue”: escolhas populares e liderança política carismática na Baixada Fluminense: o caso Joca. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, n. 2, p. 121-152, 2013.

NOSSA concessão. [S.l.]: Supervia, c2022. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/nossa-concessao>. Acesso em: 17 fev. 2022.

PLANO de ação plano de ocupação / urbanização para a área de Gericinó no município de Nilópolis - RJ. [S.l.]: MDR, c2013. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Nilopolis_Levantamento_Dados_Socio-economicos.pdf. Acesso em: 15 fev. 2013.

RIO DE JANEIRO (Estado). **Lei n. 1640, de 03 de abril de 1990**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 1990. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/e7beeeda372c17d032565310075f9ba?OpenDocument#:~:text=CRIA%20O%20MUNIC%C3%8DPIO%20DE%20BELFORD,DO%20MUNIC%C3%8DPIO%20DE%20NOVA%20IGUA%C3%87U>. Acesso em: 15 jan. 2022.

As condições cotidianas na periferia: um olhar a partir do ramal de trem de Belford Roxo
Flávio Júlio Felix da Silva, André Santos Rocha

ROCHA, André Santos. Nós não temos nada a ver com a Baixada: problemáticas de uma representação hegemônica na composição do território. **Recôncavo: Revista de História da UNIABEU**, Belford Roxo, Ano 3, n. 4, p. 1-22, jan./jul. 2013.

ROCHA, André Santos. **As representações ideais de um território**: dinâmica econômica e política, agentes e a produção de novos sentidos na apropriação territorial da Baixada Fluminense pós 1990. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Instituto Geociências, UFRJ, Rio de Janeiro, 2014.

SANTOS, Leonardo Moura. **Mobilidade urbana no estado do rio de janeiro**: panorama atual, perspectivas e impactos gerados pelas obras de melhoria no sistema de transportes sobre trilhos até os jogos olímpicos de 2016. 2015. Monografia (Bacharelado em Administração Pública) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, UFF, Rio de Janeiro, 2015.

SEGADA SOARES, Maria Therezinha. Nova Iguaçu: absorção de uma célula urbana pelo Grande Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, v. 2, n. 24, p. 155-256, 1962.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **A cidade estilhada**: reestruturação econômica e emancipações municipais da Baixada Fluminense. Mesquita: Entorno, 2007. p. 20.

Contribuições de autoria

Flávio Júlio Felix da Silva: conceituação; curadoria de dados; análise formal; investigação; metodologia; administração do projeto; software; supervisão; validação; visualização; escrita – rascunho original;

André Santos Rocha: conceituação; curadoria de dados; análise formal; recursos; escrita – análise e edição.

Recebido em: 20/03/2023

Aprovado em: 17/07/2023

Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC
Centro de Ciências Humanas e da Educação - FAED
PerCursos

Volume 24 - Ano 2023
revistapercursos.faed@udesc.br