

# A Expansão do Metrô na Cidade do Rio de Janeiro: Representações e Conflitos

## Metro Expansion in the City of Rio de Janeiro: Representations and Conflicts

Ângelo Ferreira de Almeida<sup>i</sup>  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

Amanda Pereira de Lima Pimentel<sup>ii</sup>  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

Caroline Silva<sup>iii</sup>  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Rio de Janeiro, Brasil

**Resumo:** Este trabalho pretende discorrer sobre o atual processo de expansão da rede metroviária na cidade do Rio de Janeiro, que consiste na criação da Linha 4, responsável por ligar a Zona Sul à Barra da Tijuca. Duas categorias analíticas norteiam nossa abordagem desse processo: as representações e os conflitos manifestados pelos moradores dos bairros atingidos pela expansão e pelos usuários do sistema. Dá-se destaque às representações sociais dos espaços públicos desenvolvidas pelos sujeitos na relação entre o “Eu e o Outro” e entre o “Público e o Privado” e suas especificidades no caso brasileiro; assim como os conflitos urbanos são abordados a partir da tendência de reivindicação de reconhecimento de ordem social e cultural. Os resultados apontam, entre outros aspectos, para significativa separação entre os grupos amostrais estudados e para a maior capacidade de organização e notoriedade dos conflitos relativos aos moradores dos bairros atingidos pela expansão.

**Palavras-chave:** Expansão Metroviária; Representações Sociais; Conflitos Urbanos.

**Abstract:** This paper aims to discuss the current metro expansion process in the city of Rio de Janeiro, represented by the building of Line 4. This line is responsible for the connection of the south portion of the city to Barra da Tijuca (in the west). We use two analytical categories to guide the approach to this process: the representations and conflicts expressed by both the inhabitants of expansion-affected neighborhoods and metro

---

<sup>i</sup> Licenciado em Geografia (UFRJ) e Mestrando em Geografia (PPGG-UFRJ). angeloferreiradealmeida@yahoo.com.br.

<sup>ii</sup> Graduanda do curso de Licenciatura em Geografia (UFRJ). amandinhapl93@gmail.com.

<sup>iii</sup> Graduanda do curso de Licenciatura em Geografia (UFRJ). caroline.avlis92@gmail.com.

system users. It focuses on the social representations about public spaces constructed by subjects in both “self-other” and “public-private” relations and their specificities inherent in the Brazilian case. On the other hand, the urban conflicts are approached from the trend for claims about social and cultural acknowledgement. In general, the results suggest a meaningful separation between both studied sample groups, and also a greater organization ability and notoriety of the conflicts involving the inhabitants of expansion-affected neighborhoods.

Keywords: Metro expansion; social representations; urban conflicts.

## Introdução

Inicialmente, trataremos do histórico de expansão da rede metroviária da cidade, do atual processo de expansão e, a seguir, passaremos a trabalhar analiticamente com duas categorias que norteiam esta pesquisa: as representações e os conflitos existentes no processo. Para tanto, damos destaque a dois grupos sociais, especificamente definidos como, de um lado, os usuários do sistema metroviário e, do outro, os moradores dos bairros que passam a ser atingidos pela expansão.

O metrô da capital fluminense data de 1979. O percurso inaugurado contemplava cinco estações na região central da cidade: Cinelândia, Praça Onze, Central, Presidente Vargas e Glória. Ao longo da década de 1980, mais estações do centro da cidade (Uruguaiana, Estácio e Carioca), da Zona Sul (até o Flamengo) e da Zona Norte (até o Maracanã) foram incorporadas ao sistema, esboçando o que seriam hoje as Linhas 1 (da Tijuca à Zona Sul) e 2 (do Estácio à Zona Norte) do metrô. Na década de 1990, a Linha 2 foi ampliada, chegando à Pavuna. Já nos anos 2000, algumas poucas estações foram criadas, com destaque para a Ipanema/General Osório, atual estação terminal da Linha 1. Hoje são, ao todo, 36 estações operantes no Metrô do Rio de Janeiro, a contar com as mais recentes inaugurações, a Estação Cidade Nova (Linha 2) e a Estação Uruguai (Linha 1). A Figura 1 nos permite identificar a especialização da malha metroviária da cidade.

O sistema metroviário da cidade foi concedido à iniciativa privada em 1997, para o Consórcio Oportrans. Hoje, é a empresa Metrô Rio, controlada pela Invepar S. A., a responsável pelo gerenciamento e operação do sistema.

Em 2010, o Governo do Estado do Rio de Janeiro deu início às obras que finalmente tiraram do papel o antigo projeto de criação da Linha 4 do Metrô, na capital fluminense. A nova linha ligará a Zona Sul à Barra da Tijuca e tem previsão de estar concluída até o final de 2016. A despeito do projeto anteriormente cogitado, que ligaria a Barra, desde o Terminal Alvorada, até o centro da cidade, na Estação da Carioca, contemplando bairros como Jardim Botânico, Humaitá e Laranjeiras (ver traçado verde da Figura 1); o Governo do Estado optou por fazer da Linha 4 uma extensão da Linha 1, ligando a atual estação terminal (Ipanema/General Osório) ao trecho da Barra da Tijuca conhecido como Jardim Oceânico, não chegando, portanto, ao Terminal Alvorada. A nova linha terá aproximadamente 13 quilômetros de extensão e terá sua construção dividida em dois trechos: um de 9,6km de extensão, que liga o Jardim Oceânico ao bairro da Gávea, e outro que completa o percurso, da Gávea até Ipanema.



Figura 1 – As linhas 1 (traçado amarelo) e 2 (traçado preto) formam a malha metroviária já existente; a linha 4 (traçado vermelho contínuo) é o trecho de expansão estudado neste trabalho; já os demais traçados são projetos de expansão futuros. Fonte: Portal eletrônico “ Blogspot Metrô do Rio (Não Oficial)”

A obra tem custo orçado em cerca de R\$ 5 bilhões (cinco bilhões de reais) e prevê a construção de seis novas estações de metrô. Elas compreendem mais duas no bairro de Ipanema (Nossa Senhora da Paz e Jardim de Alah), outra no Leblon, outra na Gávea, mais uma em São Conrado e a última, no Jardim Oceânico.

## Metodologia

Apresentamos a seguir as duas categorias analíticas que norteiam o desenvolvimento desta pesquisa: trata-se das representações e dos conflitos observados no atual processo de expansão do metrô na cidade do Rio de Janeiro. Nesse sentido, busca-se elucidar as representações tanto dos usuários do metrô quanto dos moradores dos bairros aos quais o metrô chegará. Abordaremos os conflitos no que diz respeito às suas diferentes formas de expressão e notoriedade, assim como os discursos e agentes neles envolvidos. Portanto, serão variáveis capazes de mensurar e qualificar as “representações” e os “conflitos”:

Representações: agente ou grupo social envolvido, percepção das vantagens trazidas pela expansão para a cidade; percepção das vantagens trazidas pela expansão para

si; percepção dos transtornos ou desvantagens trazidos pela expansão; percepção do traçado escolhido para a expansão; percepção das consequências trazidas pela expansão aos bairros que passam a ser atingidos sob os seguintes aspectos: segurança, limpeza e conservação, ordenamento urbano, mobilidade e qualidade de vida;

Conflitos: agente ou grupo social envolvido; modo de expressão do conflito (passada, manifestação, protesto, instrumento judicial etc.), notoriedade do conflito (veículo da mídia que reportou o conflito); transtornos causados pela obra; data de ocorrência e discurso representado.

Operacionalmente, damos destaque às fontes que nos permitirão sistematizar as variáveis colocadas. No caso das representações, recorreremos à aplicação de entrevistas. A entrevista aos usuários fixou-se nas plataformas de três estações selecionadas (Siqueira Campos, da Linha 1, Nova América/Del Castilho, da Linha 2, e Central, estação de integração entre as Linhas 1 e 2), assim como no interior do metrô em curso (Figura 2). Foram realizadas 60 (sessenta) entrevistas com os usuários do metrô, tendo sido dada preferência à aplicação de metade destas para cada Linha. A entrevista aos moradores fixou-se nos arredores da Praça Antero de Quental, no Leblon, onde procedemos à interpelação dos moradores do próprio bairro. Neste caso, foram realizadas 30 (trinta) entrevistas). Em ambos os casos, o grupo amostral atendia à faixa etária a partir dos 18 (dezoito) anos. Demais aspectos sociodemográficos (renda, escolaridade, cor, entre outros) não foram preestabelecidos. Procurou-se dar equilíbrio quantitativo a ambos os sexos. A seguir, reproduzimos o mapa anterior, desta vez com a indicação dos locais de coleta de entrevista

Além das perguntas que permitiam obter os resultados inerentes às representações e os conflitos, perguntou-se a ambos os grupos a renda, a idade, o bairro de moradia, a frequência com que se utiliza o metrô e o tipo de uso para o qual o metrô é conveniente. Com relação aos conflitos, recorreremos à pesquisa em fontes de noticiários, virtuais ou impressos, assim como fóruns de Internet, ambos também sistematizados em anexo. Obviamente, não se despreza aqui a contribuição igualmente rica das entrevistas a essa dimensão.

Tanto entre os entrevistados no metrô quanto entre os entrevistados moradores do Leblon houve leve predomínio de indivíduos do sexo feminino. No caso dos entrevistados do metrô, a média de idade foi por volta de 35 anos, enquanto a dos moradores do Leblon foi de 47 anos. No que tange à renda, dois fatos diferenciam o grupo de moradores do Leblon do grupo de entrevistados do metrô: um elevado índice, no primeiro grupo, de omissões da informação “renda” e um percentual alto (31%) de declarações de renda familiar mensal acima de 20 (vinte) salários mínimos, em contraponto à ausência de entrevistados do metrô nessa faixa.

Para os entrevistados do metrô, perguntamos em que bairro da cidade ou município residiam (Figura 3). Em relação à pequena participação dos moradores da Zona Sul entre os usuários do metrô, cabe assinalar que estes foram encontrados exclusivamente na Linha 1. Também irrisória é a participação de moradores dos bairros atingidos pela expansão (1 morador de Ipanema e 1 morador da Barra da Tijuca), o que nos permite identificar uma significativa separação entre os grupos amostrais utilizados nessa pesquisa.



Figura 2 – Locais de aplicação de entrevistas. (Adaptado da Figura 1 pelos autores)

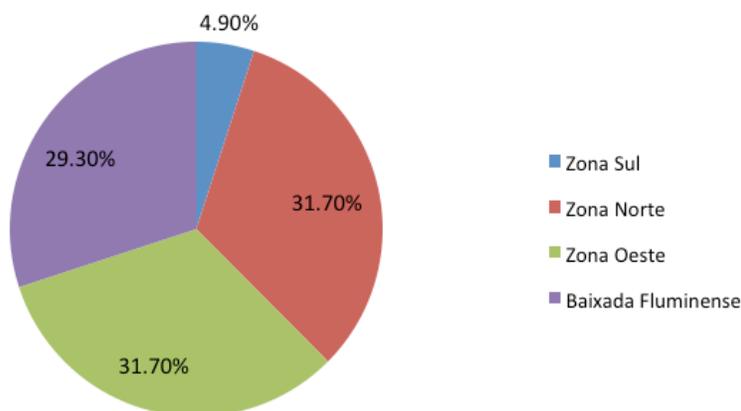


Figura 3 – Local de residência dos entrevistados do metrô.

Perguntamos aos dois grupos a frequência com que utilizam o metrô (Figuras 4 e 5). O tipo de atividade para a qual o uso do metrô é útil consistiu em trabalho (61%), estudo (9,8%) e lazer (24,4%).

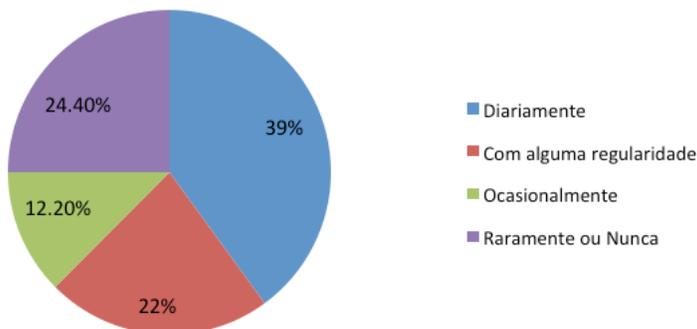


Figura 4 – Frequência de uso do metrô entre os entrevistados no metrô.

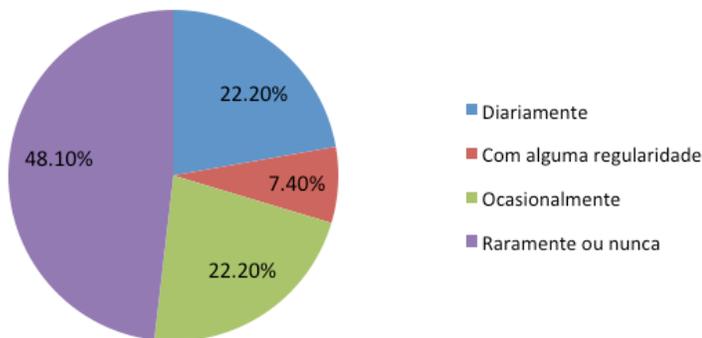


Figura 5 – Frequência de uso do metrô entre os entrevistados moradores do Leblon.

## Representações

Jovchelovitch (2000) nos dá subsídios para uma inicial compreensão das maneiras de ver e representar a vida na cidade, sobretudo nos espaços públicos, entre os quais devemos dar especial importância aos espaços de circulação. A autora dá especial enfoque à realidade do Brasil e reúne elementos históricos e culturais que dão suporte a relações sociais que, em práticas e representações, estão incrustadas na vida pública brasileira. A história e suas estruturas são construídas e reconstruídas simbolicamente pelos seus sujeitos, que lhes conferem algum sentido. A representação que os sujeitos fazem do espaço em que vivem adquirem, segundo a autora, aspectos que evidenciam a relação dialógica entre o Eu e o Outro, assim como entre o Público e o Privado, para além de oposições simplistas entre “dominantes” e “dominados”.

As representações sociais são forjadas por atores sociais para lidar com a diversidade e a mobilidade de um mundo que, ainda que pertença a todos nós, coletivamente nos transcende. Eles são um espaço potencial de fabricação comum, onde cada um vai além das dimensões de sua própria individualidade para entrar noutra dimensão, fundamentalmente relacionada com a primeira: a dimensão da esfera pública. Neste sentido, as representações sociais não somente surgem através de mediações mas tornam-se, elas também, mediações sociais. Ao mesmo tempo, o caráter significativo e imaginante das representações sociais expressa os trabalhos da psique em relação ao mundo. Elas expressam por excelência o espaço do sujeito, em sua relação com a alteridade do mundo, lutando para dar sentido, interpretar e construir os espaços nos quais se encontra. (JOVCHELOVITCH, 2000, p. 81)

No caso brasileiro, temas como a corrupção, o nepotismo, a violência, o clientelismo e a desigualdade e a mistura das raças enriquecem o universo das representações e sustentam, em parte, as lacunas encontradas entre o exercício efetivo da cidadania e as práticas cotidianas verificadas na sociedade brasileira. Dois aspectos tratados pela autora merecem destaque na realidade brasileira: uma espécie de desencantamento e desconfiança da esfera pública e uma produção discursiva que privilegia as razões privadas da realidade social. A mídia teria papel crucial nessa produção, noticiando a vida privada de atores públicos como elementos de interesse geral:

O que deveria ser privado torna-se público e o que deveria ser público, em larga medida, torna-se privado. Que questões privadas fossem transformadas em assuntos de domínio público constituiu sem dúvida um grande *insight* por parte de um governo que, não somente entendia que a sociedade brasileira confere grande importância ao privado, mas que também usou todo tipo de estratégias de marketing durante o período em que esteve no poder. Que assuntos de interesse público, entretanto, se tornem um veículo de interesses privados, expressa a miséria social e simbólica de uma sociedade incapaz de pensar a si mesma em seu próprio domínio, o domínio público. (JOVCHELOVITCH, 2000, p. 26, 27)

Para a autora, a debilidade no que se refere à participação efetiva dos cidadãos no domínio público, refletida em marcas como o populismo e o patrimonialismo, no contexto de sociedades que encontram dificuldades em chegar à democracia plena, como a nossa, expõe a necessidade de se pensar a esfera pública não como espaço de fragmentação, mas como espaço possível e efetivo de exercício pleno da relação do Eu com o Outro e da diferença em âmbito coletivo.

As representações sociais, ao que se quer chegar, estão permeadas por esses elementos na sociedade brasileira. Estudá-las nos permite vislumbrar os espaços públicos onde se propagam e as estruturas históricas que trazem à tona. É nesse sentido que as representações em torno da expansão da rede metroviária na cidade do Rio de Janeiro podem ser apresentadas: elas elucidam, em parte, que visão de cidade está arraigada no imaginário dos cidadãos cariocas à medida que os espaços de circulação são de alguma

forma pensados e interpretados por estes, na sua relação entre o Eu e o Outro e nos limites entre o público e o privado, considerado o público como a esfera do “Outro Generalizado” por excelência, (JOVCHELOVITCH, 2000). Como, no espaço urbano carioca, os sujeitos sociais, em sua relação com o mundo, constroem e reconstróem um mundo novo de significados a respeito de processos, como o da atual expansão do metrô, é uma questão em que nos concentraremos a partir daqui.

Procedemos à realização de quatro perguntas abertas, que procuravam mapear a representação dos usuários e dos moradores em torno de: a) benefícios da expansão para a cidade; b) benefícios da expansão para si; c) transtornos ou desvantagens observados no processo ou no resultado da expansão; d) sugestão de outro traçado para a expansão. Em virtude da não padronização das respostas, a fim de sistematizá-las procuramos agrupá-las por afinidade. Desta maneira, percebemos que cinco ideias (ainda que intimamente relacionadas, mas separadas para efeito de análise) aparecem com mais força no discurso dos entrevistados usuários a respeito dos benefícios da expansão para a cidade. São elas:

- a) Maior **acessibilidade**, ou seja, maior facilidade de acesso aos lugares.
- b) Maior **rapidez no deslocamento**, ou seja, redução no tempo das viagens realizadas de metrô.  
**Melhoria no trânsito**, ou seja, diminuição do número de veículos (ônibus e carros sobretudo) e conseqüentemente, dos engarrafamentos.
- d) **Praticidade ou facilidade**, a partir da diversificação das opções de modais ou trajetos para os usuários.
- e) **Melhoria do sistema de transportes** no geral, ou seja, maior possibilidade de integração entre os lugares e os modais.

Outras respostas, menos comuns, mencionavam: menor necessidade de ônibus, benefícios para os trabalhadores, melhora da qualidade de vida, melhorias nos bairros atingidos e impactos positivos sobre o meio ambiente. Cabe destacar, é claro, o contingente de pessoas que consideram não haver benefícios para a cidade: 14,6% do total. Quando perguntados sobre os benefícios para si, as respostas positivas não fugiram das mesmas ideias já relatadas quanto aos benefícios para a cidade, com a importante diferença de que, neste caso, 43,9% dos entrevistados declararam haver nenhum benefício, o que aponta para o fato de que o traçado escolhido para a expansão não atende plenamente às demandas colocadas pelos usuários do sistema.

Essas mesmas perguntas foram feitas aos moradores do Leblon. Os benefícios para a cidade se concentraram fortemente em duas ideias principais: melhoria do sistema de transportes no geral e melhoria do trânsito (diminuição dos engarrafamentos), seguidas de maior acessibilidade, por um lado, e a praticidade/facilidade do usuário, por outro. Neste caso, o percentual de pessoas que consideravam não haver benefícios para a cidade foi até menor que no grupo amostral dos usuários: 7,4%. Quando perguntados sobre os benefícios para si, os moradores consideraram sobretudo dois: mais alternativas de transporte e praticidade ou facilidade para se locomover. Ambas as respostas superaram o número de entrevistados que julgaram não haver benefícios para si com a chegada do metrô ao bairro (apenas cinco moradores), o que atenta para o fato de que essa chegada pode vir a integrar alguma parcela da população do bairro ao sistema satisfatoriamente.

Tendo discorrido a respeito das representações sobre os benefícios, também procuramos averiguar a percepção dos transtornos ou desvantagens identificados pelos dois grupos amostrais de que tratamos nessa pesquisa. Vinte e dois por cento (22%) dos entrevistados no metrô consideraram não haver transtornos ou desvantagens quaisquer no processo de expansão. Entre os demais, no entanto, as reclamações versaram quase exclusivamente sobre aspectos do decorrer das obras e não de suas consequências, sobretudo: impactos negativos sobre o trânsito; fechamento de estações; e problemas relativos à infraestrutura das obras (tais como obstrução de vias e passagens, poluição, barulho e falhas técnicas). Também foram citados, com pequena incidência, no entanto: impactos sobre o meio ambiente, deficiências no projeto e possível incômodo aos moradores dos bairros atingidos pela expansão.

Já entre os moradores do Leblon, a porcentagem de moradores que não identificaram transtornos ou desvantagens no processo foi até maior: 29,6%. Entre os demais, também foram preponderantes os transtornos inerentes ao período durante as obras, sobretudo o fechamento de ruas e o trânsito ruim. Também foi citada a má escolha do traçado, alegando-se que seu perfil linear, em vez de rede, provocará sobrecarga do sistema, agravando seu quadro de superlotação. A esse respeito, um dos entrevistados – que se declarou, inclusive, presidente de uma das associações de moradores do bairro – reiterou a forte debilidade do sistema metroviário da cidade, agravado com a expansão, no sentido de operar com grandes intervalos e, com isso, aumentar a superlotação já constatada.

Ainda no que se refere aos transtornos e desvantagens, os moradores do Leblon também mencionaram aspectos relativos aos resultados da expansão. Embora explicitada abertamente por apenas 4 (quatro) entrevistados, a possível superlotação do bairro produz certo receio entre os moradores. O compartilhamento do espaço do bairro com quem vem de fora, nesse sentido, ainda é capaz de causar certo mal-estar entre os moradores. No entanto, procuramos rastrear os motivos para esse mal-estar através de uma pergunta fechada que indaga aos moradores como eles vislumbram o impacto da chegada do metrô ao bairro sobre cinco aspectos: segurança, qualidade de vida, ordenamento urbano, limpeza e conservação e mobilidade (Figura 6).

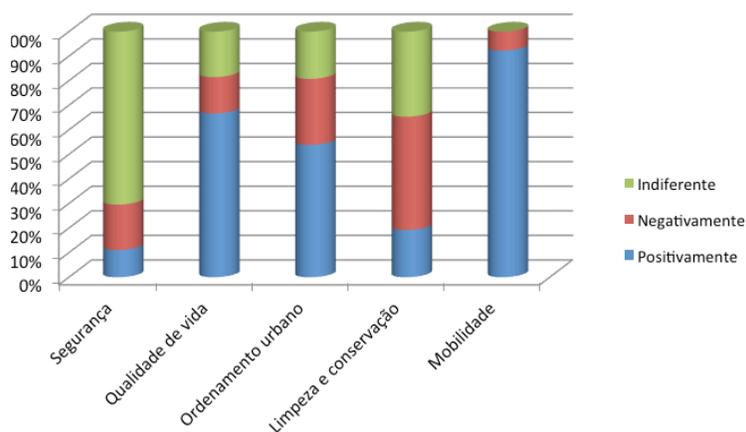


Figura 6 – Impactos da expansão do metrô percebidos pelos moradores do Leblon.

Conclui-se a partir dos dados mencionados que a maioria dos moradores não prevê impactos significativos da chegada do metrô sobre a segurança do bairro, apesar de uma pequena parcela receosa com possíveis efeitos negativos. A maior parte também prevê inclusive melhoras sobre a qualidade de vida do bairro com a chegada do metrô, estando a parcela restante dividida entre os que preveem impactos negativos e os que não preveem impactos significativos. Metade dos moradores prevê melhorias no ordenamento urbano (fiscalização, organização, sinalização e disponibilização de equipamentos urbanos), ainda que haja uma parcela significativa receosa de efeitos negativos. No que toca à limpeza e à conservação, reside o maior receio dos moradores do bairro: quase metade destes crê que a expansão trará prejuízos a estes aspectos. Quase a unanimidade dos moradores atribuiu caráter positivo aos efeitos da expansão do metrô sobre a mobilidade no bairro ou na cidade, em geral.

Por fim, procuramos averiguar se tanto os usuários do metrô quanto os moradores possivelmente descontentes com o traçado escolhido para a expansão, sugeririam outro percurso. Entre os usuários, foi pequena a parcela de entrevistados que não sugeriria outro traçado, apenas 17,1%. Quanto às alternativas propostas, a maior parte de sugestões reivindicava uma expansão no sentido de integrar a Baixada Fluminense e a Zona Oeste, cada uma delas citada pelo menos por um quarto dos entrevistados. Niterói e São Gonçalo foram citados com menor frequência, assim como a expansão no interior da Zona Norte (que não recebeu menção entre os usuários da Linha 1, especificamente). Apenas três entrevistados, entre os usuários, sugeriram traçados alternativos na Zona Sul da cidade, o que nos leva a crer que a expansão para esta área não é prioridade entre os usuários, de modo geral. Menor ainda (11,1%), entre os moradores do Leblon, foi a parcela de entrevistados que não sugeririam traçado alternativo para a expansão, o que parece atentar para o fato de que o traçado escolhido é rejeitado com maior veemência por esse grupo amostral. Dois tipos de sugestões apareceram com maior força entre o referido grupo: uma expansão “para a cidade toda”, de maneira genérica, e uma alternativa na própria Zona Sul. Os moradores do Leblon raramente fizeram menção específica a outra área da cidade para a qual o metrô deveria expandir, ressaltando mais o aspecto estrutural que sugerem para a expansão, ao afirmar que ela deveria ser feita em rede e não linearmente como tem sido conduzida.

## Conflitos

A dimensão da pesquisa com a qual passamos a trabalhar neste momento dá relevo à questão do conflito urbano, assim definido pelo Observatório de Conflitos Urbanos do Rio de Janeiro:

Os conflitos urbanos são todos e quaisquer confrontos ou litígios relativos à infra-estrutura, serviços ou condições de vida urbanas, que envolvam pelo menos dois atores coletivos e/ou institucionais (inclusive o Estado) e se manifestem no espaço público (vias públicas, meios de comunicação de massa, justiça, representações frente a órgãos públicos, etc.) (BRASIL, 2015)

Ainda, de acordo com Pallamin (2012, p. 60):

As lutas por justiça social têm assumido nas últimas décadas uma multiplicidade de práticas e frentes, aprofundando as reivindicações ligadas ao direito à cidade, que incluem em seu escopo a moradia digna, o acesso ao trabalho, à produção e fruição de atividades culturais, assim como o usufruto democratizado do patrimônio público de bens culturais e espaços livres.

A autora associa os conflitos urbanos das últimas décadas a uma tendência de reivindicação de reconhecimento de ordem social e cultural, a partir de lutas que confrontam relações de alteridade baseadas no desrespeito, na desigualdade e na discriminação. As discrepâncias relativas à distribuição de renda não são rejeitadas pela autora, que opta por privilegiar o enfoque à ética do reconhecimento, a partir de pressupostos filosóficos. Nesse sentido, dialoga com Honneth (2003), que enxerga tanto redistribuição quanto reconhecimento como molas propulsoras de conflito: no primeiro caso estaria o interesse de determinado grupo social de conservar e ampliar suas possibilidades de reprodução, o que também inclui bens materiais e simbólicos; e no segundo caso o interesse no reconhecimento jurídico ou social, afetando as condições da integridade pessoal entre sujeitos.

Já a contribuição de Jacques Rancière (1996) vem no sentido de diferenciar os termos *polícia* e *política*: o primeiro relativo à manutenção do *status quo* e do consentimento social e o segundo relativo às perturbações da ordem dada, ao dissenso, numa arena em que a igualdade entre os agentes sociais idealmente prevalece. Os grupos sociais conflitantes buscariam seu lugar na arena política, contrapondo-se ao estado de exclusão e marginalização a que a *polícia* os expõe.

Álvares et al. (2008) trazem ao conflito urbano a dimensão da esfera pública, evocando especificamente os espaços livres públicos enquanto local por excelência dos conflitos, que expressa em maior ou menor grau a disputa dos atores sociais sobre o território, assim como as condições de segregação e exclusão que estes espaços sedimentam. É num contexto histórico de desenvolvimentismo excludente das cidades brasileiras, somado à atual tendência de planejamento empresarial das cidades, que os autores situam o aumento de atenção às questões dos movimentos sociais e dos espoliados, geradas por uma gestão do território que distribui espacialmente os ônus e os benefícios da concentração de riqueza.

Analisando criticamente a metodologia empregada pelo portal eletrônico Observatório de Conflitos, o qual reúne a partir veículos de imprensa de grande circulação da cidade as ocorrências de conflitos relativos aos mais variados temas, formas e locais de expressão no território, Cunha (2011) constata que o tema relativo à gestão do território, sobretudo com relação ao transporte e a circulação, está bastante presente na base de dados do portal. Também conclui que a área da cidade mais abastada economicamente e com maior Índice de Desenvolvimento Humano – apesar do que pode parecer paradoxal, num primeiro momento – respondeu pela maior parte da ocorrência de conflitos, o que atenta para sua capacidade de mobilizar forças e atenções do poder público e da mídia mais facilmente. A expansão do metrô na cidade do Rio de Janeiro que, por sinal, integra as duas áreas mais abastadas da cidade (a Zona Sul e a Barra da Tijuca), não esteve imune à mesma capacidade de mobilizar forças e atenções do poder público, a partir de conflitos que puderam ser especialmente sistematizados neste trabalho.

Procedemos, portanto, à coleta de notícias, dos mais variados veículos de imprensa on-line e televisiva, a respeito dos conflitos, tensões e discursos envolvidos que cercam a expansão metroviária na cidade do Rio de Janeiro. A maioria quase absoluta de reportagens veiculadas pela mídia on-line trata de conflitos nos quais o principal agente discursivo é o de moradores dos bairros que passam a ser atingidos com a expansão, representados na grande maioria das vezes por associações de moradores ou entidades relacionadas. Tal fato coloca-se contraditório à aparente preponderância de insatisfação demonstrada pelo grupo amostral dos usuários, como exposto na seção anterior. O fato é que apenas uma das reportagens coletadas focaliza o grupo dos usuários, manifestando a surpresa de alguns destes com o fechamento inesperado de estações. Nenhuma forma de protesto concreto, aliás, foi relatada nessa reportagem.

Assim sendo, se, por um lado, as representações negativas descritas na seção anterior suscitam reclamações tanto dos usuários quanto dos moradores (até mais dos primeiros), na esfera concreta dos conflitos, o grupo dos moradores têm mostrado capacidade de organização, mobilização e notoriedade muito maior, desempenhando meios efetivos de exposição pública das suas queixas. Os conflitos inerentes às reivindicações encabeçadas pelos moradores dos bairros atingidos pela expansão, que defendem o projeto original da Linha 4 (passando por Jardim Botânico, Humaitá e Laranjeiras), culminaram na decisão de construir a estação Gávea em dois andares, a fim de que o traçado original possa ser retomado futuramente.

Outro importante conflito protagonizado pelo grupo dos moradores se refere ao traçado efetivamente levado a cabo, rejeitando a criação de determinadas estações. O exemplo emblemático é o da estação na Praça Nossa Senhora da Paz, em Ipanema. As críticas versam sobre os danos ao patrimônio paisagístico e ambiental da praça, aos seus usos pelos cidadãos e à relativamente pequena distância entre esta estação e as imediatamente seguintes. O decorrer das obras também gera certo mal-estar. Sua infraestrutura tem causado trânsito, além de problemas que afetam a circulação e aumentam a poluição do bairro. Tanto moradores quanto comerciantes colocam tais queixas em pauta.

Os impactos trazidos por uma suposta “superlotação” do bairro (sobre a segurança, por exemplo) são mitigados e, portanto, não explicitados pelas entidades que representam os moradores dos bairros atingidos, mas aparecem com alguma frequência em depoimentos de moradores individualmente aos veículos de imprensa.

Percebemos, deste modo, que o conteúdo dos conflitos não foge muito às representações negativas já descritas na seção anterior. Cabe aqui avaliar em alguma medida como eles se expressam, têm evoluído e sido negociados com o poder público. Os instrumentos utilizados pelas entidades representantes de moradores consistiram na ocupação de praças, assinatura de abaixo-assinados, realização de audiências com o governo e formulação de propostas que minimizassem os impactos reclamados. Até aqui, o poder público tem dado atenção às queixas, cedendo em certos pontos e permanecendo irreduzível em outros. Órgãos judiciários, como o Ministério Público, participam da trama, ora com liminares de paralisação e suspensão de obras, ora autorizando-as. A Tabela 1 mostra exemplos da repercussão midiática de conflitos envolvendo a expansão do metrô, discriminando variáveis de leitura destes:

Tabela 1 – Conflitos da expansão do metrô noticiados na mídia (2012-2013): data, veículo, título da reportagem, forma de manifestação, número de pessoas, grupo social envolvido, entidade associada e local de ocorrência.

DATA	VEÍCULO	TÍTULO	FORMA DE MANIFESTAÇÃO	NÚMERO DE PESSOAS	GRUPO SOCIAL	ENTIDADE ASSOCIADA	LUGAR DE OCORRÊNCIA
05/05/2012	Site O Globo	Cariocas terão quatro anos de tormento com obras do metrô	Reportagem		Moradores dos bairros afetados pelas obras	Associação de moradores do Leblon	Canteiros de obras de Ipanema e Leblon
06/05/2012	Site O Globo	Moradores de Ipanema e Leblon propõem ações para reduzir reflexos das obras do metrô	Sugestões ao poder público		Moradores e comerciantes de Leblon e Ipanema	Associação de Moradores do Alto Leblon e Associação de Moradores de Ipanema	
11/05/2012	Site O Globo	Moradores reúnem mais de 10 mil assinaturas contra metrô na Praça Nossa Senhora da Paz	Abaixo-assinado	Cerca de 12 mil assinaturas	Moradores de Ipanema	Projeto de Segurança de Ipanema e Associação de Moradores de Ipanema	Praça Nossa Senhora da Paz
12/05/2012	Site O Globo	Moradores fazem manifestação contra obras do metrô na Nossa Senhora da Paz	Protesto	Cerca de 3 mil	Moradores de Ipanema		Praça Nossa Senhora da Paz
13/06/2012	Site O Globo	Moradores de Ipanema fazem ato em Laranjeiras em defesa de praça	Protesto		Moradores de Ipanema	Projeto de Segurança de Ipanema	Rua Gago Coutinho (Laranjeiras): Conselho Municipal do Patrimônio Cultural

(continua)

DATA	VEÍCULO	TÍTULO	FORMA DE MANIFESTAÇÃO	NÚMERO DE PESSOAS	GRUPO SOCIAL	ENTIDADE ASSOCIADA	LUGAR DE OCORRÊNCIA
18/07/2012	Site O Globo	Moradores temem impacto de obra do metrô em Ipanema	Protesto e abaixo-assinado	Cerca de 16 mil	Moradores de Ipanema	Projeto de Segurança de Ipanema	Praça Nossa Senhora da Paz
31/08/2012	Site O Globo	Metrô em Ipanema: moradores instalam maquete de acesso à estação	Protesto e abaixo-assinado	300	Moradores de Ipanema	Projeto de Segurança de Ipanema	Praça Nossa Senhora da Paz
22/10/2012	Site O Globo	Vinte moradores de Ipanema fazem protesto contra as obras do metrô	Protesto	20	Moradores de Ipanema	Projeto de Segurança de Ipanema	Praça Nossa Senhora da Paz
18/11/2012	Site O Globo	Leblon: comerciantes temem prejuízos, poeira e barulho	Reportagem		Comerciantes e moradores do Leblon	Associação de Moradores do Leblon	Avenida Ataulfo de Paiva e Praça Antero de Quental (Leblon)
26/01/2013	Site R7	Consórcio da linha 4 muda projeto da estação de Ipanema após polêmica sobre retirada de árvores	Protesto, abaixo-assinado	Cerca de 20 mil	Moradores de Ipanema	Associação de Moradores de Ipanema	Praça Nossa Senhora da Paz
25/02/2013	Site R7	Passageiros se surpreendem com fechamento de 2 estações de metrô no Rio	Reportagem		Usuários do metrô		Estações da Linha 1

## Considerações Finais

Sobre os aspectos teórico-metodológicos, tornamos a ressaltar a importância das categorias de análise selecionadas nesta pesquisa (as representações e os conflitos), cujo desmembramento em variáveis pôde nortear os instrumentos de pesquisa a coletarem dados passíveis de sistematização coerente. O respaldo conceitual, ainda que breve, nos permitiu a citação de enfoques da psicologia social, da filosofia e da sociologia urbana compatíveis com a espacialização das representações e dos conflitos no território. Deste modo, de um lado estão as representações sociais que, como vimos, manifestam a relação primordial existente entre o Eu e o Outro em que o espaço da vida pública é o Outro Generalizado, historicamente permeado pela dialética entre o público e o privado. E do outro lado, os conflitos que, longe de estarem dissociados das representações, evidenciam, ao contrário, sua existência e dão materialidade ao campo de forças em que estas duelam. Nesta categoria, a centralidade da produção do espaço e da esfera pública também puderam ser atestadas, localizando-se historicamente no território a formação socioespacial que engendra, significa e é ressignificada pelos conflitos.

No tocante aos grupos amostrais metodologicamente selecionados nesta pesquisa, os resultados encontrados permitem sensíveis aproximações e discrepâncias entre ambos, para cada variável analisada. Antes de chegar às representações e aos conflitos, pudemos atestar discrepâncias no que concerne ao perfil sociodemográfico e à frequência de utilização do metrô. Os moradores do Leblon se utilizam desse meio de transporte com frequência significativamente menor. A própria amostra de entrevistados usuários exemplifica separação quase absoluta da amostra que expressa os moradores dos bairros atingidos, como vimos.

Sobre os benefícios para a cidade a serem trazidos pela expansão do metrô, não houve grandes discrepâncias entre as representações dos dois grupos, ambas convergindo para a melhora do sistema de transportes, para a melhora no trânsito e para a rapidez, facilidade e praticidade dos usuários de transporte público, apesar de entre os moradores do Leblon os dois primeiros aspectos terem aparecido em maior medida. Os benefícios para si são descartados com maior frequência entre os próprios usuários do sistema, o que nos leva a crer que há um clima maior e considerável de otimismo entre os moradores do Leblon. Isto se reflete inclusive sobre a percepção dos transtornos ou desvantagens causados pela expansão, descartados por uma porcentagem até maior de moradores do bairro se comparada à de usuários do metrô. Entre as preocupações citadas, as complicações no trânsito e os impactos relativos à infraestrutura das obras foram argumentos provenientes de ambos os grupos amostrais. Já o fechamento de estações durante as obras e a reclamação do aspecto linear do traçado foram queixas mais constantes nos grupos de usuários e moradores, respectivamente.

Ainda no que se refere às representações, o grupo de moradores do Leblon foi o que manifestou com maior frequência a preocupação com as consequências da expansão, ilustradas sobretudo na superlotação do bairro. Ainda que no seu discurso não haja referência explícita a grupos sociais cuja circulação no bairro seja indesejável e sequer manifestem preocupação com a segurança e o ordenamento urbano do bairro após a expansão, a limpeza e a conservação do lugar parecem ameaçados para os moradores.

Os conflitos, ao que se viu, não deixam de estar expressos nas próprias representações negativas manifestadas por ambos os grupos sociais analisados. Sua expressão, no entanto, tem encontrado formas mais viáveis de organização, mobilização e notoriedade no caso dos moradores dos bairros atingidos.

## Referências Bibliográficas

ALVARES, L. C.; VAINER, C. B.; QUEIROGA, E. F. Conflitos urbanos e espaços livres públicos – construção de uma metodologia para estudos comparativos, 2008. Disponível em: <file:///C:/Users/temporario/Downloads/CONFLITOS%20URBANOS%20E%20ESPACOS%20LIBRES%20OP%20PUBLICOS%20E%20%80%93%20CONSTRU%20%87%20%83O%20DE%20UMA%20METODOLOGIA%20PARA%20ESTUDOS%20COMPARATIVOS.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2015.

BRASIL. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano; Universidade Federal do rio de Janeiro. Portal Observatório dos Conflitos Urbanos, 2015. Disponível em: <http://www.observaconflitosrio.ippur.ufrj.br/ippur/liquid2010/parte\_metodologia\_02.php>. Acesso em: 25 nov. 2015.

CUNHA, V. L.; ALVARES, L. M. C.; BESSA, A. S. M. Os conflitos urbanos como chave de leitura da cidade: A experiência de Belo Horizonte (MG). In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2011, Belo Horizonte. XII SIMPURB, 2011.

HONNETH, A. *Luta por reconhecimento. A gramática moral dos conflitos sociais*. Tradução de Luiz Repa. São Paulo: Editora 34, 2003.

JOVCHELOVITCH, S. Representações sociais e esfera pública: a construção simbólica dos espaços públicos no Brasil. Petrópolis: Vozes, 2000, 232 p.

METRÔ DO RIO (NÃO OFICIAL) (Portal eletrônico). Disponível em: <http://metroitorio.blogspot.com.br/2015/09/mapa-com-as-novas-licitacoes.html>. Acesso em: 20 jun. 2016.

PALLAMIN, V. Cidade e cultura: conflito urbano e a ética do reconhecimento. *Revista Rua*, Campinas, n. 18, v. 2, nov., 2012.

RANCIÈRE, J. O dissenso. In: NOVAES, Adauto (Org.). *A crise da razão*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

Recebido em: 27/9/2015      Aceito em: 18/11/2015