

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - UFRJ

ESCOLA DE COMUNICAÇÃO - ECO

INSTITUTO BRASILEIRO DE INFORMAÇÃO EM CIÊNCIA E TECNOLOGIA - IBICT

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO – PPGCI

CLAUDIA FRANKLIN DE HOLANDA VERAS

RIO DE JANEIRO 2017



CLAUDIA FRANKLIN DE HOLANDA VERAS

Mobilidades espacial e informacional: abordagem etnográfica numa periferia urbana



Dissertação de Mestrado UFRJ

Outubro de 2017



Claudia Franklin de Holanda Veras

Mobilidades espacial e informacional: abordagem etnográfica numa
periferia urbana

Dissertação de Mestrado apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em Ciência da
Informação, convênio entre o Instituto
Brasileiro de Informação em Ciência e
Tecnologia e a Universidade Federal do Rio de
Janeiro/Escola de Comunicação, como
requisito parcial à obtenção do título de Mestre
em Ciência da Informação.

Orientador: Giuseppe Mario Cocco

Rio de Janeiro 2017

Claudia Franklin de Holanda Veras

Mobilidades espacial e informacional: abordagem etnográfica numa periferia urbana

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação, convênio entre o Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia e a Universidade Federal do Rio de Janeiro/Escola de Comunicação, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Ciência da Informação.

Aprovada em 17 de outubro de 2017

Banca examinadora:

Prof. Dr. Giuseppe Mario Cocco (Orientador)
PPGCI/IBICT – ECO/UFRJ

Prof. Dra. Talita Tibola (Co-orientadora)
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Prof.^a Dr.^a Sarita Albagli
PPGCI/IBICT

Prof.^a Dr.^a Clarissa da Costa Moreira
Universidade Federal Fluminense

Rio de Janeiro 2017

Dedico essa dissertação a perseverança,

Minha companheira

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer a três amigas que permitiram que o meu lar fosse temporariamente transferido às suas casas, lugares esses que me acolheram nos momentos em que o deslocamento a partir somente do meu domicílio não era possível. A mobilidade, objeto do meu estudo, entre o meu domicílio e a universidade agradece a Rosa, Marisa e Andrea.

Agradeço com força a Talita Tibola, co-orientadora, que me acompanhou no deserto de teorias, conceitos, ideias, pensamentos e solidão. A sua presença constante foi uma espécie de bússola que me permitiu avistar um oásis num lugar de desejos múltiplos.

A minha mãe que me permitiu encontrar ventos onde a vela do meu barco pudesse mediar a pescaria de melhores peixes na nossa alimentação diária.

A Banca formada para avaliar e pensar o meu estudo que agora apresento. Sarita Albagli por sua companhia, ideias e interesse em todos os estágios de minha pesquisa. À Clarissa Moreira por sua solicitude em participar da banca de defesa da dissertação.

E por último e com grande importância o meu agradecimento especial ao meu orientador Giuseppe Cocco que me fez ver com olhos de maior entendimento este mundo no qual vivemos e que por vezes ficamos à deriva sem entender os constantes desvarios. Obrigada mestre por essa nova e potente lente.

Veras, Claudia Franklin de Holanda. **Mobilidade espacial e informacional: uma abordagem etnográfica numa periferia do Rio de Janeiro.** Orientador: Giuseppe Mario Cocco. Co-orientadora: Talita Tibola. 2017. 80f. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação) – Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia, PPGCI, Rio de Janeiro, 2-17.

RESUMO

Esta dissertação propõe-se a investigar os contextos e usos das mobilidades desenvolvidas a partir do transporte e do acesso à internet pelos moradores de uma periferia da Zona Oeste do Rio de Janeiro, bem como analisar os resultados desses dois universos tendo em vista a segregação espacial e a desigualdade digital existente nesse território. O estudo tem por percurso metodológico a abordagem etnográfica e fundamenta-se, além da vivência da pesquisadora, em observação participante e das entrevistas realizadas, na reflexão dos próprios entrevistados e observados sobre os dados obtidos durante a pesquisa de campo. Como ferramentas de pesquisa etnográfica foram utilizadas a observação participante, entrevistas semiestruturadas e o diário de bordo. A análise dos dados colhidos é iluminada pelos conceitos de Michel Foucault sobre a sociedade disciplinar e de controle no universo do transporte público na esteira da segregação espacial proporcionada pela precariedade nos transportes. No que tange o acesso à internet pelos moradores desse lugar debate-se a importância do capital social nos processos interacionais a partir do olhar de Regina Marteleto formado pelo construto de capital social de Pierre Bourdieu. Os resultados do estudo mostraram que as condições de transporte público e as de acesso à internet são semelhantes, a precariedade na infraestrutura sustenta a existência de modulações de mobilidade espacial e de acesso às informações a partir da internet. Esse panorama possibilita uma perda significativa no capital social dos moradores dessa região e aumenta a segregação espacial e a exclusão digital.

Palavras-chave: Segregação espacial, Exclusão digital, Mobilidade, Capital social.

ABSTRACT

Veras, Claudia Franklin de Holanda. **Spatial and informational mobility: an ethnographic approach in a periphery of Rio de Janeiro**. Advisor: Giuseppe Mario Cocco. Co-counselor: Talita Tibola. 2017. 80f. Dissertation (Master in Information Science) - School of Communication, Federal University of Rio de Janeiro, Brazilian Institute of Information in Science and Technology, PPGCI, Rio de Janeiro, 2017.

This dissertation proposes to investigate the contexts and uses of the mobilities developed from the transportation and the internet access by the inhabitants of a periphery of the West Zone of Rio de Janeiro, as well as to analyze the results of these two universes in view of the spatial segregation and the digital divide in that territory. The study has as methodological approach the ethnographic approach and is based, in addition to the researcher's experience through participant observation and interviews, in the reflection of the interviewees themselves and observed on the data obtained during field research. As tools of ethnographic research were used the participant observation, semi-structured interviews and the logbook. The analysis of the data collected is illuminated by the concepts of Michel Foucault on the disciplinary and control society in the universe of public transport in the wake of the spatial segregation caused by the precariousness of transport. Regarding internet access by the inhabitants of this place, we will discuss the importance of social capital in the interactional processes from the perspective of Regina Marteleto formed by the social capital construct of Pierre Bourdieu. The results of the study showed that the conditions of public transport and those of access to the internet are similar, the precariousness in the infrastructure supports the existence of modulations of spatial mobility and access to information from the internet. This scenario allows a significant loss in the social capital of the residents of this region and increases spatial segregation and digital exclusion.

Keywords: Spatial Segregation, Digital Exclusion, Mobility, Social Capital.

LISTA DE SIGLAS

BRT	Bus Rapid Transit
CIEP	Centro Integrado de Educação Pública
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHm	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
INCA	Instituto Nacional do Câncer
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio
SENAC	Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SPTL	Sistema de Transporte Público Local
WIFI	Wireless Fidelity

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 ABORDAGEM ETNOGRÁFICA COMO MÉTODO	18
1.1 SOBRE A ETNOGRAFIA	18
1.2 PERCURSO PESSOAL	19
1.3 INSTRUMENTOS DA PESQUISA DE CAMPO	20
1.4 DISCURSOS DIRETO E INDIRETO	24
2 TRANSPORTE PÚBLICO E SEGREGAÇÃO ESPACIAL	28
2.1 TRANSPORTE DESIGUAL	28
2.2 TRANSPORTE FORMAL	29
2.3 SOBRE (A) (PRESENÇA) (D) O TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL	35
2.4 A VELOCIDADE COMO VETOR DA MOBILIDADE	39
2.5 SEGREGAÇÃO ESPACIAL	43
2.6 A COMUNICAÇÃO E A CIDADE	45
3 O CONTEXTO E USO DA INTERNET	48
3.1 A INTERNET E O CAPITAL SOCIAL	48
3.2 LAÇOS FRACOS E LAÇOS FORTES	49
3.3 O ACESSO DO LUGAR	53
3.4 EXCLUSÃO DIGITAL	57
3.5 LINHAS DE FUGA	67
CONSIDERAÇÕES FINAIS	71
REFERÊNCIAS	75

INTRODUÇÃO

A mudança do meu domicílio da zona sul do Rio de Janeiro para Pedra de Guaratiba, região da periferia oeste do Rio de Janeiro, foi bastante significativa do ponto de vista do deslocamento físico. Embora na mesma cidade, as duas regiões sejam supridas de transporte público de maneira muito diferenciada. Minha mudança para essa região me fez atentar para um problema premente da cidade do Rio de Janeiro. Esse fato me inquietou e produziu um desejo de fazer uma investigação mais acurada de como os moradores desse lugar se deslocam fisicamente, nas distâncias curtas e longas.

Além desta dificuldade de percorrer distâncias até a Barra da Tijuca e Centro da cidade surgiu outro desafio, o entendimento do porquê do transtorno em contratar os serviços de acesso à internet a partir do lugar da minha residência. Esses dois fatos em determinada medida prejudicavam a minha mobilidade no espaço físico e no virtual.

Sair de casa e chegar a Universidade, que fica a cinquenta quilômetros de distância, demora, em média, duas horas. A escolha entre o veículo automotivo, o transporte público regular ou o executivo pode significar a redução ou aumento de tempo de deslocamento. Se for considerada a distância, o tempo e o bem-estar observa-se que a periferia fica a uma distância considerável do centro. A infraestrutura operacional é parecida com a encontrada para acessar o mundo online. Contratar serviços de banda larga fixa não é uma tarefa fácil, principalmente se existem duas operadoras ativas na região.

As condições técnicas de acesso à internet, para além das dificuldades econômicas em contratar um serviço de dados tem muitas semelhanças com a dinâmica encontrada no transporte físico. Essas duas formas de mobilidade pareciam justificar em alguma medida a segregação espacial e a desigualdade digital que eu sentia nesse novo lugar de moradia.

Quando cheguei ao Rio de Janeiro para estabelecer residência, há vinte e cinco anos atrás, fui a Pedra de Guaratiba com objetivo gastronômico e de conhecer a Baía de Sepetiba. O almoço foi no restaurante *Cândido* de frutos do mar que era sinônimo de requinte por ter o mar sem poluição a frente de sua varanda e por servir frutos frescos do mar. A gastronomia, a indústria pesqueira e o turismo eram os pilares da atividade econômica e social deste lugar.

Os bairros de Guaratiba, Barra de Guaratiba e Pedra de Guaratiba são bairros formadores da Região Administrativa XXVI, na zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro segundo o site *Rio como Vamos*¹. A população do bairro era de 125.246 pessoas no ano de 2012.

Segundo matéria veiculada no blog *verde fato*², Pedra de Guaratiba até meados da década de 1980, era um lugar de intensa atividade pesqueira; a partir deste momento até os dias hoje o mar sofreu profundas transformações ocasionadas primeiramente pela Companhia Mercantil e Industrial Ingá. Essa companhia beneficiava o minério zinco (de alta pureza) na Baía de Sepetiba. O resultado deste processo produtivo gerou resíduos sólidos carregados de metais pesados, com presença predominante do cádmio e do zinco.

Hoje, a Baía é poluída, o mar tem águas de várias cores por conta da poluição química e os peixes sumiram ou estão contaminados por metais pesados.

Em 1996 o dique de argila que a companhia teria construído para fazer a contenção dos resíduos sólidos ruiu provocando um acidente que acarretou prejuízos ecológicos a Baía de Sepetiba e ao Rio da Guarda. Quinze milhões de litros de água contaminada vazaram nesses lugares segundo matéria publicada no site Ecodebate³ que explora uma matéria publicada no jornal Valor Online.

Dourado et al (2012) escrevem juntos um artigo que fala do passivo ambiental deixado pela “Ingá”. Em 1998 é decretada a falência da Cia Ingá que apesar de uma ação pública em 2003 não iniciou o processo de descontaminação da baía de Sepetiba até o ano de 2017.

A presidente da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (Feema), Isaura Fraga, diz que - “o depósito de metais pesados na Baía de Sepetiba foi resultado de um processo de industrialização sem controles em uma época em que não havia legislação de dragagem nem se sabia o que eram resíduos sólidos”. Pelo andamento lento do processo de descontaminação observamos como fraca a legislação sobre esse tipo de ação danosa que afeta sobremaneira o coletivo, o comum.

O mar, como "equipamento" cultural comum aos moradores da região, sofreu de forma intensa um abalo no seu protagonismo central nas atividades sociais, econômicas e políticas

¹ Disponível no link: <http://riocomovamos.org.br/indicadores-regionalizados/regiao/guaratiba/>. Acessado em 16/11/2017.

² Disponível no link: <http://verdefato.blogspot.com.br/2008/09/baia-sepetiba-itaguai-mangaratiba-golpe.html>. Acessado em 08/08/2016.

³ <https://www.ecodebate.com.br/2006/02/15/passivo-ambiental-da-inga-ameaca-futuro-de-sepetiba/>

em Pedra de Guaratiba. As residências mudaram de aparência; da estética balneária minimamente regida pela infraestrutura básica, agora, a área ocupada se estendeu descontroladamente por espaços virgens onde as novas posses informais foram assentadas em universos de moradia não consolidados, ou seja, sem serviços básicos urbanos⁴.

Em 1980 houve uma migração de migrantes nordestinos que estavam estabelecidos na favela da Tijuquinha. Receberam a indenização pela desapropriação e foram em busca de lugares onde pagariam menos para morar em troca de uma precária rede de infraestrutura urbana. A comunidade do Piraquê foi constituída inicialmente por essa população que se alojou ao longo do Rio de mesmo nome. A curiosidade é que o IBGE não contabiliza os moradores deste lugar em seus registros e o senso comum relata que a extensão da comunidade é considerável e estimada em vários milhares de indivíduos.

Em Pedra de Guaratiba vemos que os valores imobiliários ainda são uma espécie de "ímã" que atrai e "contém" os moradores nesse lugar. Mumford (1961) vai dizer que a constituição das cidades passa pelo que ele chama de container, o espaço que armazena atividades e atores sociais com objetivos parecidos. Este autor vai falar também que antes de conter estas relações humanas e não humanas este território precisa atrair como um ímã. Os custos menores de habitação passam pela precariedade dos serviços básicos de infraestrutura urbana. A água é um recurso que rareia pela via pública, sendo visto frequentemente o uso de cisternas e poços pelos moradores. A energia elétrica é sensível a ventos e trovoadas (a todo o momento a energia é interrompida); alguns dizem que a comunidade do Piraquê "desvia" a carga destinada a Pedra de Guaratiba em função das ligações clandestinas feitas pelos moradores.

O artigo de Fonseca e França⁵ (2012) aponta que 50% das áreas urbanas do Brasil não contam com os serviços básicos (rede de água e esgoto, telecomunicação, ônibus, centro de saúde, escola de 1º grau), portanto, metade da população assistida por estes serviços.

⁴ Os serviços urbanos são de competência pública e municipal. São obrigatórios a qualidade de vida e devem constar nos empreendimentos habitacional ou empresarial. Energia, iluminação pública, transportes coletivos, comunicações, conservação de logradouros públicos, controle da poluição e do ar e equipamentos e serviços de infraestrutura do turismo.

⁵ O artigo está disponível no link: <http://www.revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/viewFile/1706/1475>. Visitado em 08/11/2015.

De lugar que vivia economicamente do mar e da sua cadeia produtiva passou a ser um lugar diferente de antes, habitado por pessoas com baixa renda, escolaridade deficiente e saúde quase que totalmente dependente do sistema público de saúde.

Em três anos de convívio em Pedra de Guaratiba não consigo identificar na fala dos meus interlocutores o mar como um ator de relevância do lugar. As datas festivas são “festejadas” na orla da praia, mas o mar se mantém longe dos usos dos moradores.

Numa tarde de Outono fui correr na Praia da Brisa localizada na Baía de Sepetiba. Essa praia é um território marítimo que acumula poluição pela falta de saneamento básico das casas adjacentes e exhibe contaminações químicas por chumbo, cádmio e mercúrio resultado do acidente da empresa Ingá.

Durante a corrida passo por um casal que discute qual o melhor ângulo para a foto. Ouço à senhora⁶ dizer: “vamos fazer aqui nesse lugar para fazer de conta que estamos na praia”. Onde eles estavam era praia, ou seja, é praia que se desconecta do mar como continuum ainda que o mar continue ao largo de toda a praia, impróprio ao banho e ao lazer. De lugar de balneário e de atividade econômica pesqueira passa a ser um reduto das pessoas que buscam moradias de baixo custo e prestadores de serviços.

Periferia e centro podem ser lidos geograficamente, como zonas relacionadas ao desenvolvimento econômico ou vistos pela sociologia. Aqui no nosso estudo utilizamos Marc Augé (2010) que fala que a periferia pode ser relacionada numa linguagem geométrica centro/periferia, onde na periferia estariam zonas de precariedade, favelas e baixo poder aquisitivo. No campo político e sociológico, a periferia seria o lugar de degradação e exclusão social.

A cidade em sua integralidade pode ser situada na sociedade de soberania⁷, tão discutida por Michel Foucault (2007), quando o Estado normatiza territórios determinando, em maior e em menor medida, a qualidade da rede de serviços públicos de: energia, água, tratamento direcionado aos dejetos, transportes e telecomunicações de acordo com a posição geopolítica desse lugar. O Estado é soberano quando determina ou acolhe o valor da tarifa do transporte público operado por concessões privadas, gerando assim uma relação entre condição

⁶ Episódio acontecido no final de tarde do dia 10/03/2016.

⁷ Michel Foucault (FOUCAULT, 2007, p. 17) afirma que nas sociedades do Sec. XVII existia a figura do soberano que detinha o direito de “deixar viver” ou “fazer morrer”.

econômica e deslocamento. Ou ainda, exercendo mais a sua condição soberana quando sem consultar a população, extingue linhas em determinados percursos sem oferecer opção que atenda a demanda dos usuários.

O Estado que ignora a criação e desenvolvimento de políticas públicas, que favorecem o acesso às informações de forma igualitária e democrática a todos os territórios que compõem as cidades, e na contramão da justiça social, permite que a distribuição dos serviços seja arbitrada pelas empresas de natureza privada que visam objetivamente o lucro econômico.

Sabemos que talvez o motivo do “fechar os olhos” não seja por desconhecimento do valor da sociedade da informação e das redes telemáticas; pois de acordo com a pesquisa da PNAD de 2014⁸, uma das categorias de trabalho que mais utiliza a internet é a da administração pública. As informações parecem ter um valor diferente de acordo com o lugar de visada, se é o Estado que as utiliza ou se a Sociedade, grosso modo.

Acreditamos que a não prestação destes serviços de forma satisfatória e adequada a realidade do lugar possa formatar áreas de segregação sócio espacial e de exclusão digital.

O objetivo dessa dissertação não é discorrer sobre o transporte físico-espacial e nem o acesso a plataforma da internet, mas discutir os contextos e usos das mobilidades a partir do transporte e do acesso à internet pelos moradores de uma periferia da zona oeste do Rio de Janeiro.

O método da etnografia, com ênfase no contexto urbano e em específico no lugar que foi desenvolvido esta pesquisa, é descrito ao longo do segundo capítulo. Por conta de ser a ferramenta adequada para relatar as experiências de imobilidade quando o desejo de me movimentar nos espaços analógicos da cidade e de fazer parte do mundo online a partir da internet.

A observação participante, a entrevista, o diário de bordo foram instrumentos utilizados na composição da escritura do texto. O discurso direto, transcrito e o discurso indireto, mediado por mim são meios de representar na narrativa os relatos obtidos em relação com o lugar da pesquisa.

⁸ Disponível no link: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/acessoainternet2014/default.shtm>. Acessado em 27/07/2016.

No capítulo dois o tema da mobilidade espacial, na forma pública e privada são pensados a partir dos relatos descritos na forma direta ou indireta no texto. O que foi registrado por meio da observação participante e das entrevistas, é discutido primeiramente sob os conceitos da sociedade disciplinar, de Michel Foucault e do conceito de Dromologia de Paul Virilio.

Esses temas abordados no segundo capítulo oferecem semelhanças com os usos da plataforma da internet; a segregação espacial e a exclusão digital parecem próximas na funcionalidade de suas cadeias produtivas.

O terceiro capítulo inicia discutindo a importância do capital social, capital este que se desenvolve a partir de dois ou mais agentes em relação, e nesta interação simples ou múltipla, estão presentes normas, valores, instituições e afetos (Marteletto e Silva, 2004). As relações sociais são produtoras de capital social e tanto no aspecto da mobilidade espacial quanto da mobilidade digital ele estará como protagonista.

1 ABORDAGEM ETNOGRAFICA COMO MÉTODO

1.1. Sobre a etnografia

A etnografia, método utilizado na antropologia social, por muito tempo serviu aos antropólogos para fazerem os seus relatos de experiência de maneira mais específica ao encontrarem povos com culturas distintas das suas. Isso está atrelado ao fato de que a Antropologia teve como objeto as sociedades e comunidades não ocidentais. A viagem era, portanto, um meio para o desenvolvimento das pesquisas de campo e a etnografia a forma de relatar a experiência desenvolvida.

A distância cultural e física, na alvorada da antropologia, de acordo com Janice Caiafa (2013) era a garantia de estranhamento do pesquisador ao seu objeto de pesquisa. Com o passar do tempo a antropologia começa a estudar os “estranhamentos” provocados no pesquisador nos centros urbanos das sociedades ocidentais. Etnografia, a grafia das culturas do diferente.

O estranhamento ainda segundo Janice Caiafa (2013) é necessário à pesquisa a fim de conhecer o mundo do outro – que nos chega de modo diferente – assim como para o desenvolvimento da empatia com a alteridade. A essa construção da relação com o outro Deleuze vai chamar de simpatia, o sentimento de empatia recíproca pelo qual somos acometidos quando estamos em interação com o outro. Quando existe um bom encontro entre entrevistado e pesquisador torna-se possível a existência de um terceiro para além das subjetividades individuais, idiossincráticas. Esse terceiro elemento é o que proporciona não mais identificar na relação nem o pesquisador e nem o investigado.

Eduardo Viveiros de Castro (2002) afirma que o canibalismo é praticado em algumas etnias indígenas quando em alguma situação de simpatia, reconhecimento ou quando alguém deseja um elemento físico ou subjetivo que pertence ao outro. A antropofagia está ligada ao bom encontro, às afecções desenvolvidas na interação entre os atores, é um ato (antropofágico).

Nesse sentido, nos interessa aqui pensar a etnografia desenvolvida como uma ação antropofágica quando em relação com o outro. O surgimento do terceiro elemento a partir de um agenciamento (pessoal, coletivo, social) surgido a partir de um par de atores.

Deleuze (2004) desenvolve o conceito de agenciamento de uma forma produtiva. O autor diz que agenciamento é um conceito que, ao contrário de estrutura, remete a fluidez, pois a composição da relação entre os agentes sempre será de natureza heterogênea, com as

multiplicidades envolvidas e determinando possibilidades infinitas. No agenciamento há união dos elementos discursivos e não-discursivos em composição harmônica, eles são produzidos, não a partir de séries de igualdade, mas de afecções produzidas pelo encontro de corpos heterogêneos. Esses encontros produzem um acoplamento que se diferenciam tanto de uma simbiose, quanto de um afastamento total.

Para Guattari (1992, 1986) a subjetividade é produção, construção social que não tem um lugar definido de partida e muito menos de finalização, é um processo. Nenhuma das partes em interação no encontro poderia proferir discursos genuínos, imunes ao que o coletivo influenciou em sua fala, pois nunca falamos ou escrevemos sem a presença do outro individual ou social, do agenciamento coletivo de enunciação.

O conceito de agenciamento coletivo de enunciação é desenvolvido por Deleuze e Guattari (1980b) que afirmam que além da fala do sujeito emissor ser carregada da fala de outrem, o discurso um dos meios do agenciamento, entre a multiplicidade de vozes que é verificada numa construção dialógica.

Atualmente a distância pode ser lida não mais somente como física, mas também como território de clivagem cultural, distâncias do ponto de vista social, político e econômico. O estranho pode surgir com muita força nessas bolhas que são alimentadas quando os acessos dependem de capital econômico e da infraestrutura técnica dos usuários moradores do lugar. Dessa forma, o método etnográfico pareceu adequado quando, enquanto pesquisadora, deparei-me com inquietações que entrelaçavam meu campo de pesquisa e de moradia.

1.2 Percurso pessoal

A escolha da moradia em Pedra de Guaratiba⁹ se deu por questões funcionais, de ordem econômica e de trabalho. O estranho para mim nesse novo lugar era representado na dificuldade de deslocamento no transporte público e com os desdobramentos que isso produzia. Quando ia em direção ao centro da cidade era preciso dispor de tempo para esperar o ônibus alimentador do BRT, depois já no dispositivo, o disputar o pouco espaço físico com os outros usuários do ônibus até chegar ao Terminal Alvorada na Barra da Tijuca, para de lá entrar em outro ônibus com direção ao centro da cidade.

⁹ Pedra de Guaratiba, sub-bairro pertencente ao bairro de Guaratiba, periferia situada na zona oeste do Rio de Janeiro.

O tempo é o protagonista que decide sobre a realização ou não do deslocamento a ser feito, claro que o bem-estar é um elemento decisório no processo do ir e vir.

Outra dificuldade que pude ir percebendo é a restrição no uso dos serviços de acesso à internet. Observei que a infraestrutura técnica é insuficiente para atender às demandas dos usuários ou possíveis usuários que estejam no centro ou na periferia de Pedra de Guaratiba.

Em função da impossibilidade de contratar os serviços de internet via Wi-Fi, banda larga fixa, tive compulsoriamente que eleger a banda larga móvel. Teria que comprar dados para navegar na internet, a primeira restrição aos deslocamentos online. A outra restrição é econômica, pois os dados podem ser limitados e a navegação interrompida.

Na franquia de dados ora o sinal vai embora, outros momentos nem chega, e, a estabilidade da conexão online é precária, por conta de interrupção no abastecimento de energia elétrica e por variação no sinal de acesso. Vivenciar as situações de “modulações” da mobilidade na cidade e de acesso à internet no território de moradia é um dos elementos que impulsiona o início de minha pesquisa de campo enquanto observação participante.

1.3 Instrumentos da pesquisa de campo

A observação participante, recurso utilizado na etnografia, é uma espécie de viagem onde a ruptura e a abertura subjetiva para enxergar além do previsto são indicadas. A etnografia pode se valer da observação participante que utiliza algumas ferramentas para coletar os dados. A entrevista é uma delas e é largamente utilizada como forma de desenvolver a simpatia, mesmo que as perguntas sejam fechadas e o percurso da conversa possa mudar de acordo com a interação e o achado de outras questões pertinentes ao objeto em estudo.

Os bons encontros em campo, alguns deles casuais, foram muito ricos na escuta dos interlocutores sobre os temas da mobilidade espacial e informacional. As entrevistas, de uma maneira geral, seguiram de forma espontânea e pouco formal pela forma de conduzir as respostas dos entrevistados, onde as mesmas poderiam ser nortes de novas questões pertinentes ao objeto de estudo.

Foram entrevistadas quarenta pessoas, sendo que desse universo onze são estudantes, quatro trabalham em uma instituição social, uma trabalha em um salão, dois proprietários de Lan House, três empresários do comércio local, nove usuários de Lan House, dois trabalhadores

de oficina mecânica, duas donas de casa, duas mães de aluno, uma atendente de padaria, uma assistente social, uma cozinheira, uma faxineira.

A escolha dos entrevistados se deu de maneira espontânea, seguindo os encontros que se davam em meus percursos de exploração do bairro, o único pré-requisito era que o domicílio fosse em Pedra de Guaratiba. Entrevistei pessoas de todas as idades com exceção da pesquisa de campo feita na escola onde o corte etário situa-se na faixa entre 15 e 17 anos. Os nomes utilizados no corpo da dissertação são fictícios a fim de preservar a identidade no território onde a pesquisa foi realizada.

Todas as entrevistas foram feitas em Pedra de Guaratiba. O questionário realizado em 2015 prioriza a questão do transporte público. A partir de 2016 o questionário semiestruturado foi direcionado ao transporte público e ao acesso à internet.

O questionário inicial contemplava as três primeiras perguntas relacionadas a seguir e depois foram incluídas mais três perguntas.

- 1- Qual o transporte público que você utiliza?
- 2- Qual a frequência?
- 3- Por qual ou quais motivos.
- 4- Você acessa a internet? Onde?
- 5- A partir de quais hardwares (smartphone, TV, tablete, computador etc)
- 6- Tipo de banda larga.

Em termos panorâmicos sobre os resultados obtidos com as entrevistas pude concluir que a maior parte dos entrevistados utiliza Van ou Kombi para se deslocar entre lugares e bairros vizinhos; o BRT é utilizado em situações específicas, poucos entrevistados disseram usar diariamente este dispositivo de transporte. O centro de Campo Grande é o destino mais ido pelos entrevistados e o centro da cidade do Rio pouco frequentada ou conhecida.

Todos os entrevistados têm banda larga fixa e quase todos eles têm plano pré-pago no dispositivo móvel. O discurso predominante é que a internet dessa forma é muito dispendiosa.

Na escola municipal Débora Mendes de Moraes fiz um questionário com questões já definidas. Escolhi o recorte nos jovens de idade entre 15 e 17 anos por ser esta a faixa etária que mais acessa a internet segundo o TIC KIDS¹⁰, pesquisa de dados de acesso e uso de computador, Internet e dispositivos móveis. Como os jovens desse intervalo de idade passa uma parte considerável de seu dia na escola achei interessante saber o acesso e uso dos aprendizes na escola e em casa.

As entrevistas foram individuais. O acesso à internet nessa escola é vedado aos alunos, nem mesmo no laboratório de informática. Somente na secretaria é que existe a possibilidade de acessar o mundo digital. As perguntas das entrevistas foram relativas principalmente ao acesso à internet no domicílio e na escola e quais os dispositivos utilizados para esses usos.

A coordenadora pedagógica da escola me diz na secretaria:

“Para a gente tem sinal sim, mas não podemos acessar as redes sociais. Agora imagine você que a plataforma educativa municipal de aprendizagem colaborativa precisa acessar a rede e mais ainda: o tema pedagógico anual versa sobre as redes sociais”.

“Aqui, a gente deixa eles usarem os computadores da secretaria, mas muito raramente”.

O questionário priorizava esses aspectos:

1. Nome, idade, bairro de moradia.
2. Uso da internet na escola e em casa.
3. Quais os dispositivos utilizados nesses usos.
4. O tipo de banda larga.
5. Quem paga pelos serviços.
6. Qual o meio de transporte mais usados em seus deslocamentos.

Na forma do discurso indireto, listamos agora excertos das entrevistas desenvolvidas na escola como exemplo da narrativa mediada por mim.

¹⁰<http://cetic.br/tics/kidsonline/2016/criancas/A2/>

Marcos, de 15 anos e cursando o oitavo ano diz: “a escola não tem internet, os meus amigos sabem a senha da secretaria e usam o sinal, às vezes. Eu uso internet de cartão, gasto dez reais em cinco dias, a minha mãe é quem paga”. Ela é empregada doméstica lá no Recreio e usa o sinal dos patrões. Por isso ela paga para mim”.

Um dos alunos que conversou comigo falou que não tinha telefone – “o meu telefone quebrou, agora estou sem. Tenho de esperar chegar em casa para entrar na internet”.

Cris, de 15 anos, paga pela internet banda larga fixa para todos os de sua casa. Ela trabalha com beleza, em um salão. “Aqui na escola eu uso o da secretaria e na rua só WI-FI”.

Os alunos, de uma forma geral, possuem internet banda larga fixa na residência. A lacuna no acesso talvez seja justamente esta que a escola deveria ofertar no turno escolar.

Nas duas escolas públicas onde inicialmente seriam feitas as entrevistas¹¹ existe a estrutura para os laboratórios de informática. No CIEP Heitor dos Prazeres essa estrutura é recente, resultado da nova gestão segundo o diretor Marcelo da instituição.

Marcelo, ao saber da minha intenção de investigar sobre o uso da internet pelos alunos me disse: “podia ter uma política pública para acesso à internet nas escolas tanto para os alunos quanto para a comunidade. Eu não consigo entender a não utilização da estrutura de computadores que temos e ficar assim, a revelia”.

E ainda continua sobre o sistema operacional LINUX. “Eu acho que fazem de propósito para os alunos não quererem usar isto, ninguém gosta.

Fazendo a leitura dos dados mais preponderantes em termo de repetição vemos que a maioria expressiva dos jovens alunos acessa a internet a partir da conexão banda larga fixa de seus domicílios. A escola não oferece acesso à internet, a não ser em situação de aula no laboratório de informática. Um número menor de aprendizes diz ter banda larga móvel para acessar a internet nos seus smartphones. Os usuários da internet nos dispositivos móveis têm os serviços pagos por seus responsáveis, a não ser uma garota que paga ela mesma a franquia de dados do acesso via smartphone.

Além das entrevistas, outro recurso usado é o diário de campo, as anotações que resultam da experiência do pesquisador no contexto da pesquisa. Segundo Janice Caiafa (2007) os

¹¹ No CIEP Heitor dos Prazeres não consegui realizar as entrevistas pois precisaria de autorização da supervisão da escola e isso não aconteceu.

registros produzidos na interação com a população da pesquisa de campo no dia a dia da pesquisa têm uma centralidade expressiva no desenvolvimento da narrativa, seja em discurso direto ou traduzido para o texto. Segundo a etnografia o resultado das interlocuções desenvolvidas no cotidiano é bastante importante para clarear ou trazer questões sobre o fenômeno que se quer estudar.

Ainda segundo a autora, o etnógrafo, para além das perguntas da entrevista, vivencia o campo de forma objetiva e subjetiva quando as relações com outrem são constituídas, a partir daí surgem novas questões, outras percepções e vivências que fazem diferença no andamento da pesquisa. Por considerar esses diferentes atravessamentos das questões do campo a partir do próprio pesquisador, para a escrita do texto da dissertação, utiliza-se uma variação entre narrativa em terceira e em primeira pessoa, a depender se a situação se refere mais ao campo ou a reflexões.

1.4 Discursos direto e indireto como narrativa

Um desafio ao pesquisador é delinear os dois discursos¹², o direto e o indireto, fazer com que o leitor saiba que quem está falando ora é o pesquisador ora o pesquisado. A relação entre o que é falado objetivamente pelo entrevistado e o que é analisado pelo pesquisador de forma indireta sempre irá ter elementos do sujeito que interpreta. As vantagens de transcrever as falas diretas do interlocutor são importantes no sentido de o leitor fazer os seus processamentos da linguagem sem uma mediação. Mas é importante ter cuidado para que os discursos diretos não constituam “blocos inertes, maciços, indecomponíveis” (Bakhtin e Volochinov, 2002:165).

A arte das medidas em sinalizar os discursos direto e indireto é necessária para não tornar a leitura monótona e desconectada da narrativa que envolve o contexto, o pesquisador e o pesquisado. Outro cuidado a tomar é não pretender interpretar os discursos diretos a partir de si e fazer da escritura do texto uma hermenêutica do sujeito (persona) ou mesmo tentar resolver as arestas encontradas na fala do interlocutor dentro do universo das subjetividades do pesquisador.

Ainda segundo Bakhtin e Volochinov (2002) o discurso indireto tendência a decompor e analisar as falas interferindo tanto nas intenções do emissor quanto servindo, em alguns casos,

¹² Os dois discursos são utilizados para representar as falas ouvidas e desenvolvidas na etnografia. O direto é o que o interlocutor falou com as suas palavras; o indireto é mediado pelo pesquisador.

aos propósitos do pesquisador na pesquisa. E menos adequado será quando a narrativa registrada mostrar claramente a superioridade da voz do pesquisador na construção do relato.

O mais próximo e criativo para o leitor do que acontece em campo é quando os discursos diretos e indiretos se entrecruzam, é percebido um diálogo entre as “duas vozes” no agenciamento carreado pela simpatia onde o leitor possa perceber o encontro que expressa a autonomia das vozes com as suas cores e texturas. Nesse momento a voz do etnógrafo não apresenta traços de hierarquia em relação ao seu interlocutor, ela está ali ao lado, simetricamente disposta.

Uma polifonia, onde vários discursos, vozes distintas podem “habitar” o mesmo sujeito no agenciamento coletivo de enunciação. E para além desta multiplicidade de vozes em um indivíduo podemos contar com mais algumas do interlocutor, do espectador, do leitor.

A polifonia que existe no sujeito toma corpo a partir de variáveis como a construção da alteridade, o lugar do discurso, pode até não existir intencionalidade, mas a característica polifônica, dialógica estará presente no indivíduo. Portanto, a minha narrativa descreve sujeitos múltiplos em agenciamento ou não.

A escritura da pesquisa é o agenciamento das minhas vozes internas como agentes de enunciação coletiva, do que elas produzem em discurso indireto, da narrativa citada em discurso direto e da construção de sentido que o leitor irá fazer ao ler todas estas vozes e puser a sua própria voz em campo, em um agenciamento coletivo de enunciação. O ideal é que este processo possa gerar outras linhas de pensamento, linhas de fuga na releitura do pesquisador e na apreensão deste processo pelo leitor.

Janice Caiafa (2000) menciona a centralidade do leitor no fechamento do processo de agenciamento quando diz: “A criação na escritura e na arte em geral sempre envolve a produção de um campo em que o ouvinte, o observador, o leitor também se engaja”.

A arte de combinar o discurso citado com o discurso indireto parece ser o caminho indicado quando se faz uma etnografia que abarca tanto as entrevistas quanto a observação participante das questões que se pretende minimamente clarear a partir destes dispositivos da pesquisa em campo. A enunciação coletiva aparece quando a voz do pesquisador, uma das vozes no universo da polifonia, como uma voz que compõe a narrativa sem traços de autoridade ou de hierarquia. Isso não quer dizer que a voz do etnógrafo possa se eclipsar em outras vozes ou desaparecer do contexto narrativo. Pelo contrário, o ideal é que a figura do pesquisador possa

aparecer ao lado das vozes dos entrevistado-observados e que componham uma parceria, um agenciamento.

Para além das medidas a serem observadas quando da escrita, a forma da narrativa me parece o elemento que irá catalisar os agenciamentos desenvolvidos no território da pesquisa. A atenção e a produção do leitor serão norteadoras de que os encontros tiveram como motor a simpatia, o terceiro, o estranhamento.

Dessa forma como “garantir” a diferença, como não permitir que a proximidade física, geográfica contamine os resultados buscados com a investigação acadêmica? Ainda que contemos com a possibilidade de distanciamento cultural como centralidade e norte. Deleuze e Guattari em “Abecedaire” (1988) na letra *v* de viagem admite que a viagem seja um processo onde tem de haver uma ruptura que não necessariamente passa por distâncias físicas. A intensidade do deslocamento pode ser significativa até mesmo na imobilidade do movimento.

Deleuze e Guattari (1980, p.472) ainda dizem que se pode viajar sem sair do lugar, basta não levar a sua bíblia, a sua bagagem cultural quando estiver no exercício da investigação. O distanciamento ou o estranhamento ao objeto de estudo seria obtido menos pela distância física e mais pelo posicionamento afetivo e acadêmico relacionado ao tema da pesquisa.

Utilizei a observação participante como importante elo no processo metodológico da pesquisa de campo. A minha experiência como observadora e moradora de Pedra de Guaratiba me permitiu viver os processos de imobilidade no espaço físico e no virtual.

Viver neste lugar foi decisivo para a suspeição do objeto da pesquisa, a mobilidade. Aqui na dissertação especificamente; os deslocamentos foram mais pujantes na minha jornada, os espaciais e os de acesso às redes de informação digital. A presença maciça do transporte público clandestino, a operadora de internet informal, a falta de equipamentos culturais e de informação. Eu não conseguia entender o porquê de tamanha diferença, era difícil admitir que a injustiça social tenha traços definidos em serviços básicos garantidos pela constituição e que a geolocalização pode subverter igualdade de direitos em diferença de direitos.

O panorama descrito pelas entrevistas e pela minha observação em relacionar a mobilidade física e o acesso às informações me fez formular outra pergunta – como o estado entra nesse processo, como protagonista do descaso ou objetivamente existe intenção na subliminaridade das mobilidades precárias?

No texto da pesquisa discutiremos os questionários realizados com os moradores de Pedra de Guaratiba, sobre a mobilidade urbana do sistema público de transporte e o acesso às redes telemáticas. Como pode ser entendido o deslocamento espacial e informacional a partir das opções dadas de transporte público na região situada numa periferia pobre que figura nos últimos lugares no IDHm do acesso às redes, em específico, a internet.

CAPÍTULO 2 – TRANSPORTE PÚBLICO E SEGREGAÇÃO ESPACIAL.

2.1 Transporte desigual

O Brasil é um país de iniquidades, sejam estas relacionadas à renda, a oportunidades e também de acesso aos serviços públicos primários. Nos transportes urbanos o cenário não é diferente. Por conta da divulgação de estudos e pesquisas recentes sobre mobilidade urbana e da assimetria no acesso aos serviços de transporte público nas metrópoles o tema foi introduzido no universo das políticas públicas.

Esses estudos, segundo o técnico de pesquisa e planejamento do Ipea Alexandre Gomide, concluíram que a população de baixa renda utiliza de forma reduzida o transporte coletivo, um serviço público essencial previsto na Constituição Federal de 1988. A dificuldade de acesso ao transporte público reduz as oportunidades, pois impede que os pobres utilizem os equipamentos e serviços disponíveis na cidade.

As dificuldades na mobilidade urbana que a população de baixa renda enfrenta reforçam a segregação espacial das pessoas que moram longe do centro das cidades. Essas dificuldades impactam substancialmente as atividades sociais de trabalho, educação e lazer.

A problemática da mobilidade urbana considera como fator agravante a forma de ocupação e de organização do espaço nas cidades, principalmente quando olhamos as metrópoles. As áreas urbanas centrais concentram a maioria dos postos de trabalho e os domicílios de pessoas de baixa renda, em geral, estão em áreas precárias ou periferias. Esta organização do espaço urbano provoca maiores necessidades de deslocamento, principalmente no percurso chamado pendular (domicílio-trabalho-domicílio).

Um empregado formal que mora na periferia da capital do RJ, segundo o recenseamento, gasta mais de sessenta minutos para ir e voltar ao trabalho, além de pagar os custos da passagem.

2.2 Transporte formal

O consórcio operacional BRT¹³, controlado pelas empresas Pégaso e Jabour, integram o Consórcio Santa Cruz que é responsável pelo transporte de passageiros da zona oeste. As duas empresas citadas acima terceirizam os serviços em seu favor, segundo matéria veiculada no Globo,¹⁴ e pretendem contratar outro consórcio para diminuir a demanda reprimida. Sandra Helena Marques de Santana, advogada especializada em Direito administrativo diz nesta matéria do Globo o seguinte: “A prática é imoral, porque esse contrato gera despesas para concessionárias. Representa um gasto que será repassado às planilhas de custos que servem de referência para calcular o reajuste das tarifas”.

A ideia da contratação deste novo consórcio (Algarve) seria para complementar a frota em função da superlotação no BRT TransOeste. Do movimento total de passageiros do BRT oitenta por cento utilizam este modal de transporte no horário de pico, segundo matéria¹⁵ veiculada no Jornal O Dia.

O desconforto é tamanho que algumas pessoas desmaiam por conta da superlotação, diz a matéria, ou seja, o transporte formal por corredores exclusivos e com ônibus articulados não consegue operar de forma eficiente em seus objetivos de deslocamento e bem estar.

O Jornal O Dia (2015) acompanhou por dois dias a vivência dos usuários do modal BRT que partem de Santa Cruz ou Campo Grande em direção à Barra da Tijuca e registrou a insuficiência desse modal de transporte. Segundo a matéria:

“A Secretaria Municipal de Transportes admite: os problemas existem e só foram identificados depois que o sistema, contemplado com R\$ 1 bilhão em investimentos, ficou pronto. O órgão agora promete corrigir as falhas com um pacote de melhorias, que prevê construção e ampliação de estações e terminais e a aquisição de mais veículos articulados e não articulados (padrões).

Parece que ainda nada foi feito pelo órgão de transporte, pois ainda vejoas estações e os dispositivos abarrotados de usuários. Na matéria do Globo¹⁶ em outubro de 2016 o título

¹³ O BRT TransOeste foi inaugurado em 2012 e é parte de uma rede de quatro corredores de Bus Rapid Transit propostos para conectar longitudinal e transversalmente a rede de transporte público em operação. Os dispositivos (ônibus) articulados se deslocam em corredores exclusivos ao longo da Avenida das Américas.

¹⁴ <http://oglobo.globo.com/rio/quinto-conglomerado-foi-criado-para-operar-brt-8853704>

¹⁵ <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-04-09/no-brt-transoeste-o-dia-flagra-superlotacao-e-passageiro-desmaiando.html>

¹⁶ <http://oglobo.globo.com/rio/superlotacao-do-brt-dificulta-integracao-com-metro-da-barra-20221261>

Superlotação do BRT dificulta integração com metrô da Barra, faz pensar que não houve mudança significativa no panorama anterior.

Ha três anos atrás eu utilizava o BRT sem ter a sensação de sufocamento pela quantidade de passageiros no interior do dispositivo, não era exatamente confortável, mas não chegava a ser insuportável por falta de espaço no veículo em determinados horários do dia como atualmente. Esse fato parece não incomodar a maioria dos entrevistados.

Da Barra da Tijuca para Pedra de Guaratiba era possível vir pela linha de ônibus formal 882, pelo executivo e pelo transporte ilegal. Hoje a linha 882 foi extinta, o transporte ilegal foi eliminado nessa rota e os passageiros para se dirigirem ao Recreio dos Bandeirantes e a Barra da Tijuca utilizam o sistema de transporte BRT ou o executivo, conhecido como “frescão”.

Existem duas modalidades de transporte público formal em Pedra de Guaratiba; uma é desenvolvida pela linha de ônibus executivo (2335) do Expresso Recreio que integra o Consórcio Santa Cruz que parte com destinos: Campo Grande -Santa Cruz - Rodoviária - Castelo. O valor da tarifa é \$16,00. A outra possibilidade é a utilização do sistema BRT TransOeste, que faz o trajeto Campo Grande - Alvorada, custa \$3,60.

O ônibus executivo se apresenta como alternativa aos meus deslocamentos em direção ao centro, a frequência desse dispositivo é uma incógnita e parece ser regulada pelos horários de ida e volta ao trabalho. No fim de semana ou feriado os intervalos são maiores, às vezes demora até uma hora entre um ônibus e outro.

O veículo é confortável e rápido quando não está cheio. É um ônibus com poltronas largas, ar condicionado potente, cortinas para eliminar a luz, Wi-Fi grátis, televisão e câmeras de última geração para a vigilância no interior do dispositivo. Não existe lugar para ele parar, basta avisar ao motorista da sua intenção de descer, isso quer dizer que quando o dispositivo está cheio, o desembarque dos vários passageiros aumenta o tempo de viagem. São quarenta e cinco passageiros sentados e nos horários de “rush” os passageiros vão em pé para não perder a hora no trabalho. A rapidez entre a origem e o destino depende significativamente da lotação, pois o número de embarques e desembarques aumenta o tempo de viagem.

Tenho uma sensação de insegurança com relação ao horário de passagem do veículo e também se o entrar e sair de passageiros vai atrasar a viagem até o meu destino. Em uma dessas vezes que utilizei o frescão perguntei ao fiscal a periodicidade dos veículos e ele me disse que de sete em sete minutos. Essa estimativa não é a minha experiência, porque já estive

esperando, por várias vezes muito mais tempo que sete minutos. O que me parece é que esse tempo intervalar dos dispositivos pode ser o do horário de pico. Mas, em contrapartida, na hora do almoço, ou seja, de meio dia até às duas da tarde há uma redução na circulação dos ônibus e depois das 19 horas existe uma diminuição similar às outras citadas acima.

No dia 07/10/ 2015 às 07h30min esperei exatamente dez minutos até que aparecesse o ônibus executivo (2335). Enquanto esperava este dispositivo observei que para cada alimentador do BRT passavam três vans com valores de tarifa entre \$2,50 (Estação do BRT Mato Alto) e \$3,00 (Campo Grande). Vale lembrar que o transporte alternativo, grosso modo, não aceita bilhete único, ou seja, se você pegar o BRT já cobra um segundo valor no seu deslocamento. A estação Mato Alto no BRT atende aos passageiros de Pedra de Guaratiba. A distância entre o centro de Pedra e a estação é de três quilômetros, ou seja, é longe para ir andando e oneroso para pagar mais uma condução no percurso que se deseja fazer.

O sistema de transporte público BRT (Bus Rapid Transit), é o modal de transporte coletivo mais recente adotado pelo município do Rio de Janeiro. Primeiramente implantado na zona Oeste do Rio de Janeiro em 2012, o BRT TransOeste liga o terminal rodoviário Alvorada na Barra da Tijuca a Campo Grande. Segundo matéria do Jornal o Dia¹⁷ esse sistema rodoviário transporta diariamente 180mil passageiros e 80% desse montante viaja no horário de pico, ou seja, no trajeto feito ao trabalho. É o principal dispositivo público de transporte coletivo no bairro de Guaratiba (zona oeste) e o substituto a opção do dispositivo de transporte de massa, o metrô nas regiões do estado do Rio de Janeiro.

O BRT custa o valor igual aos ônibus de linha, mas na hora do "rush" é muito cheio, os dispositivos não dão conta da demanda. Os usuários do transporte público utilizam uma pergunta jargão entre si: "você prefere ser assaltado ou amassado" (referindo-se a escolha entre o Executivo e o BRT).

O Ligeirão ou o BRT é elogiado nas primeiras entrevistas realizadas com os usuários frequentes, passageiros eventuais e moradores que emitem opinião a respeito deste dispositivo. A maioria, entre habitués ou não acha este serviço de transporte razoavelmente melhor que o anterior realizado pela linha 882. Esse público diz que a linha 882 demorava mais porque o seu trajeto era mais longo por ter de atravessar a serra da Grota Funda. Os

¹⁷ Disponível no link: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-04-09/no-brt-transoeste-o-dia-flagra-superlotacao-e-passageiro-desmaiando.html>

passageiros parecem comparar o serviço feito de forma sofrível pelas linhas de ônibus formais ao novo dispositivo mais veloz, porém em condições questionáveis de bem-estar.

Rosana¹⁸, diarista, atualmente desempregada relata: "é muito mais rápido agora, pois antes tínhamos que vir pela serra da Grota Funda e demorava mais. O problema maior está nos ônibus alimentadores que os motoristas esperam ficar bem lotado para partir. Mas a viagem é melhor apesar do aperto, da quantidade de gente dentro do ônibus. Eu até me divirto quando no Alvorada abrem a porta do ônibus e as pessoas me empurram para entrar até mesmo contra a minha vontade".

Em momento algum da entrevista a usuária esporádica do BRT demonstrou insatisfação com o sistema de ônibus articulados que trafegam em corredores exclusivos. A esse estado de ânimo pode-se fazer duas leituras entre outras. A primeira é que numa situação de entrevista, do sentimento de pertencimento a cidade, ou mesmo de demonstrar simpatia na situação não trivial, numa espécie de agenciamento. Deleuze (1996) vai falar de agenciamento coletivo de enunciação quando diz:

(...) O que é um agenciamento? É uma multiplicidade que comporta muitos termos heterogêneos e que estabelece ligações, relações entre eles, através das idades, sexos, reinos - de naturezas diferentes. Assim, a única unidade do agenciamento é o co-funcionamento: é a simbiose, uma "simpatia". (1996, p.84)

Na segunda possibilidade de entender a fala da senhora Rosana podemos supor que ela esteja satisfeita com a questão do tempo de deslocamento que diminuiu até o terminal do Alvorada e faça relações entre o que era extremamente desconfortável a um relativo ganho no quesito tempo gasto entre dois lugares. Não encontramos ainda nenhum relato completamente negativo ao sistema BRT de transporte nas entrevistas realizadas, as pessoas, ainda que não usuárias, relatam benefícios sempre relacionando ao que era e como está na atualidade.

A chegada do BRT na região é vista como um avanço nos deslocamentos, pois eliminou a passagem sobre a serra da Grota Funda, dos quilômetros necessários para atravessá-la foram transformados em seiscentos metros de túnel e o corredor exclusivo dos ônibus articulados colaborou para a diminuição do trajeto até a Barra da Tijuca, pelo menos. A senhora Teresa, dona da padaria central do lugar aponta benefícios do sistema rápido de trânsito, ainda que ela não seja usuária corrente deste dispositivo. Será mostrado na íntegra o nosso encontro onde falamos de transporte público e privado e de acesso às informações via internet.

¹⁸ Entrevista realizada no dia 26/03/2016.

- Boa tarde Teresa
- Olá, como vai?
- Teresa como você faz para vir para o trabalho?
- Eu venho a pé
- Como você se desloca pela cidade?
- Quando vou ao centro levo três horas dentro do ônibus. Gasta muito tempo para chegar. Mas não deixo de ir, não é todo dia que eu vou. Vou a Campo Grande com maior frequência.
- Qual a sua experiência com o BRT?
- Eu não sou usuária do BRT, mas gostei muito dele, a gente passa sufoquinho de 15 minutos até o Recreio, mas chega rápido. Na época da serra era muito pior, às vezes levava uma hora para atravessar. Então melhorou com o BRT. Tenho uma amiga que fala que gosta quando está dentro do dispositivo porque na hora do engarrafamento ela vê “aqueles carrão” tudo engarrafado enquanto ela passa direto no BRT.
- Teresa você vai mais ao centro da cidade ou a Campo Grande?
- Eu vou mais a Campo Grande.
- Por que?
- Porque não tenho muito que fazer no centro da cidade, é muito longe. Demora muito para chegar. Se você for pela Barra ou pela zona norte é muito longe. E ainda tem de esperar o alimentador chegar, tipo meia hora e depois a fila para entrar no BRT.
- Teresa, e como você acessa a internet aqui da padaria?
- Eu pego carona do sinal da Lan House, acho que a operadora lá é a OI. Tenho de perguntar a dona de lá.
- E na sua casa como você faz para ter o sinal da internet?
- Eu contrato Wi-Fi da OI
- Obrigada pela colaboração Teresa

Como o poder se beneficia do saber territorial para não receber críticas dos indivíduos afetados por um quadro tão precário relacionado ao deslocamento, como será a dinâmica de constituição desse disciplinamento dos corpos?

Michel Foucault (2010) vai relacionar o saber a relações de poder; ainda que o saber esteja em um território onde a mobilidade precária, reduzida, não seja objeto de crítica objetiva por parte dos usuários ao poder público; ainda que os corpos dóceis não se deem conta do prejuízo do deslocamento importante às mobilidades que produzem capital financeiro, humano, social e relacional. “O poder produz saber (...), não há relação de poder sem constituição correlata de um campo de saber, nem saber que não suponha e não constitua ao mesmo tempo relações de poder” (FOUCAULT, 2010, p.30).

Ainda sobre os corpos domesticados e dóceis que Foucault cita acima podemos relacionar o processo de naturalização do desconforto e da incerteza do horário dos dispositivos quando se vê o transporte público escolar em operação. No horário de entrada e saída das escolas públicas os veículos ficam abarrotados de crianças sentadas e em pé, contrariando as normas vigentes de trânsito. Parece que esses corpos começam a receber as informações de como o transporte público, em grande medida, opera na cidade do Rio de Janeiro.

Diante da minha percepção e dos canais de mídia de que o BRT é extremamente desconfortável em contrapartida aos relatos das entrevistas que contradizem a mim e a mídia quando são favoráveis a este novo modal de transporte, fica a dúvida que pulula a todo instante: será que os passageiros de periferia são tão acostumados as dificuldades no transporte público que para além das outras precariedades que envolvem os deslocamentos coletivos na forma pública veem a diminuição do tempo como vantagem para além do desconforto, da falta de bem-estar?

O transporte público informal apresenta um diferencial com relação ao transporte público formal; a periodicidade expressiva em relação aos ônibus formais. A todo o momento a kombi ou a van passam nos pontos dos ônibus oferecendo os seus serviços com presteza em relação à frequência. Algumas vezes os operadores desse modal de transporte informam alguma eventualidade com os ônibus alimentadores do BRT ou das linhas formais que abastecem a região.

2.3. Sobre (a) (presença) (d) o Transporte Público Informal

O transporte público que capilariza os deslocamentos entre lugares próximos dentro do próprio sub-bairro de Pedra de Guaratiba e entre bairros adjacentes são realizados por uma cooperativa de transporte informal que utiliza Van e Kombi.

Três anos atrás o transporte público neste território era desenvolvido em grande parte pelo transporte clandestino de Van e Kombi e chegava até a Barra da Tijuca. Ponto inicial e final na Passarela da Igreja Matriz, lugar de bifurcação entre Barra da Tijuca e Alto da Boa Vista. Os veículos ficavam enfileirados numa rua dentro do Largo da Barra da Tijuca. Atendia ao público 24 horas. A frequência de partidas variava com o horário e com a demanda de passageiros.

Algumas vezes eu usei essas vans. Os dispositivos são monitorados a distância, os motoristas se comunicam por intermédio de rádios com outros companheiros que determinam a operacionalidade do veículo tais como: horário de partida, lugares com operação de fiscalização de trânsito. A comunicação feita por rádio parecia organizada e disciplinada. Não foi possível saber se existia uma central de onde partiam as instruções ou se os motoristas alimentam a rede de comunicação entre si.

Quadro diferente via-se no estado dos veículos, quase sempre sem manutenção, carcomidos por dentro e por fora. O passageiro parecia ser acostumado aquele quadro de penúria. Eu não vi um número grande de reclamação com relação a nada do sistema de transporte clandestino. O que é dito veladamente por todos, quase num acordo silencioso, é que é a milícia que opera essa forma de transporte, inclusive é citado o escritório para reclamação numa praça central de Pedra de Guaratiba. Isso parece ter uma força que diminui qualquer ímpeto de reclamação.

Logo que mudei para Guaratiba eu usava essas vans quando não existiam alternativas para chegar ao meu domicílio. Uma noite, por volta das 23 horas, optei por ir de van junto com outros poucos passageiros. O carro fazia um barulho ensurdecedor que provocava pânico em todos os passageiros a bordo. Isso não impedia o motorista dirigir velozmente por todo o percurso que era feito ainda pela Serra da Grota Funda, ou seja, mais longo. Perguntei ao motorista se o carro estava em condições de trafegar e ele com desdém disse que sim. Quando estávamos chegando a Pedra de Guaratiba ele olha para mim e me diz: “viu como não morreu ninguém?”. “As vans vão acabar. Quero ver vocês tudo dentro de um pau de arara para chegar até aqui.”

E quando eu desci o motorista saiu “cantando os pneus”. Naquele espaço parecia que era proibido reclamar, pelo menos foi isso que senti a partir das respostas nada amistosas.

A documentação irregular ou inexistente, o dispositivo quase sempre em situação deplorável e a relação assimétrica entre passageiro, condutor e “concessionário” onde o usuário está na ponta mais baixa de poder de escolha e decisão.

Existem lugares no bairro e outros bairros vizinhos que a única possibilidade é usar o transporte clandestino. Os dispositivos informais não são fiscalizados pelo órgão competente, com isso o estado dos veículos e a habilitação do condutor são meios que contribuem para a falta de segurança e qualidade na viagem do passageiro.

No terreno informal (tanto com relação à dispositivos, quanto a trajetos em estradas não pavimentadas) são as “Kombi” e as Vans que fazem a capilaridade entre as comunidades e bairros vizinhos. Vemos com mais frequência esses veículos clandestinos que os dispositivos de transporte público formal.

Sobre o transporte informal desenvolvido por Kombi e Vans realizei entrevistas com passageiros desse modal de transporte que permitem esboçar o panorama desse transporte ainda não legalizado pela prefeitura do Rio de Janeiro, portanto não passíveis de desfrute do bilhete único pelos seus usuários e nem são objetos de incidências tributárias.

Os relatos coincidem em vários pontos; então escolhemos dois relatos que podem em alguma medida representar o universo desse transporte.

A primeira entrevista foi feita com o senhor Sebastião¹⁹, 62 anos, mecânico de uma oficina da Estrada da Matriz (principal via de acesso à Pedra de Guaratiba).

"Pego uma Kombi da minha casa até o centro de Santa Cruz e de lá tomo uma outra van para chegar até aqui. Pago duas passagens para vir ao trabalho e duas para voltar porque a Kombi não aceita bilhete único e os ônibus demoram muito a passar. Eu não me incomodo com o transporte, o que me chateia é ter que trabalhar nos feriados sem receber por isso e ter de ficar quieto porque não existe trabalho dando sopa por aí"

Durante viagens feitas em Kombi ou vans pela pesquisadora ouviu-se com frequência que esses “transportes” são administrados por uma cooperativa onde os "donos" seriam os

¹⁹ Entrevista realizada no local de trabalho do senhor Sebastião no dia 14/02/2016

mesmos que compõem os consórcios formais de transporte público. A pergunta que fica é que se não existe interesse em legalizar o transporte informal permitindo o uso do bilhete único, pois assim o lucro fica isento de impostos.

Essa possibilidade talvez tenha uma liquidez maior, haja vista que o pagamento das tarifas é em dinheiro e a modalidade de pagamento á vista permite que não se contribua com o município em impostos e tributos.

Uma senhora que viajava nesses espaços de transporte alternativo disse para mim que existiria um caixa único de arrecadação dos valores das tarifas entre prefeitura, consórcios de transporte público e cooperativa. Caixa pensado como forma de auto alimentação da cadeia produtiva do transporte rodoviário e de financiamento de campanhas eleitoreiras. Ela me falava quase em sussurro e olhando para os lados com receio de alguma retaliação.

O relato da entrevista com o jovem usuário ilustra em alguma medida essas falas: Vitor²⁰ tem 18 anos e trabalha como tutor em oficinas de informática; usuário dos transportes feitos por Kombi ou Van, mora na praia da Brisa e se desloca ao trabalho localizado na comunidade de Capoeira Grande. Estes dois lugares ficam em Pedra de Guaratiba, o primeiro está no litoral e o outro está no interior do sub-bairro. A distância entre os dois pontos é de oito quilômetros, em média. Vejamos o seu depoimento com relação a este deslocamento que ele faz com frequência: “quando eu vou de carro demoro mais ou menos dez minutos. Em contrapartida quando tenho de usar transporte público tenho que sair com uma hora antes de casa. Pego duas conduções, pois não passa ônibus na praia da Brisa onde moro, daí pego uma Kombi até a estrada do Catruz para depois pegar um moto táxi ou outra Kombi até o trabalho, vou no que passar primeiro para não chegar atrasado.”

O transporte informal ainda continua operando livremente pelo bairro em condições precárias relacionadas ao estado dos veículos e a condução imprudente dos motoristas. Como foi relatado acima, o uso destes transportes pode ser a única alternativa para determinados lugares. Como esse arranjo é feito entre poder público e cooperativa não foi possível saber. Acredito que a prefeitura saiba da circulação intensa e frequente destes veículos.

Na última gestão municipal o então prefeito Eduardo Paes decretou²¹ primeiramente que em onze bairros da zona sul do Rio de Janeiro as Vans e Kombi não poderiam fazer o transporte

²⁰ Entrevista realizada no dia 17/02/2016

²¹ <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/04/circulacao-de-vans-esta-proibida-na-zona-sul-partir-da-segunda-feira.html>

de passageiros. Logo em seguida a proibição de estendeu a Barra da Tijuca e ao Recreio dos Bandeirantes²². No momento do decreto da proibição das vans em onze bairros da zona sul e Barra da Tijuca havia a permissão para os concessionários do Sistema de Transporte Público Local (SPTL) desenvolverem percursos que compreendiam as comunidades do Parque da Cidade, na Gávea. O motivo da excepcionalidade da permissão aos concessionários da SPTL pode ser clareado por David Hess (2007, pág.70) quando ele diz que o design da tecnologia segue os pressupostos da cultura, e que as máquinas e ferramentas ajudariam na direção e intenção deste objetivo. O autor fala que as diferenças tecnológicas, o design, não seriam relacionadas à eficiência, mas ao direcionamento social, ao público a ser atendido.

A personalização dos dispositivos técnicos de acordo com o público a ser atendido pode ser exemplificada quando olhamos as condições de operação técnica e estética no universo do Metrô Rio Zona Sul. Estas mesmas condições não são vistas quando estamos na zona norte do Rio de Janeiro, ainda que dentro do espaço do Metrô. E falando de trilhos, na Companhia de trens, é observado diferenças a partir de estações geograficamente distintas. Uma entrevistada espontaneamente fala das diferenças encontradas entre dois lugares.

Elaine, 39 anos, coordenadora pedagógica de uma instituição social em Pedra de Guaratiba aponta a diferença de estrutura física e operacional entre as estações de trem da Supervia.

Elaine trabalha em uma escola que faz vizinhança ao seu domicílio, faz esse percurso diariamente de bicicleta. Às vezes ela vai a Guapimirim e diz não entender o porquê dos trens que partem de Santa Cruz para Central serem diferentes dos trens que saem do Maracanã em direção a Guapimirim.

Ela diz: “os vagões que vão para a Baixada Fluminense parecem mais sujos e lotados e a estação final é um horror. Não tem nem bilheteria das passagens, o bilheteiro organiza uma fila e vende. Além de não ter bilheteria, não tem também estação física de embarque e desembarque, a gente tem de atravessar os trilhos e não tem lugar de abrigo”.

A pergunta que surge é quanto mais pobre o lugar mais precário é a estrutura dos transportes públicos? A personalização da tecnologia de acordo com o território a que serve é descaso, redução de custos ou ter a certeza de que não haverá descontentamento em massa?

²² Disponível em: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/prefeitura-proibe-circulacao-de-vans-em-vias-da-barra-da-tijuca-neste-sabado-12102013>. Visitado em 12/03/2016

Trazendo a discussão novamente para a Pedra de Guaratiba observamos que se o uso de um transporte alternativo não é mais utilizado nos principais bairros da zona sul e aqui é largamente e unicamente o único meio de transporte para determinados lugares, podemos fazer a pergunta: Não é rentável para as empresas de ônibus ou concessionários de transporte público explorar estas regiões populosas ainda incipientes do transporte formal?

2.4 A velocidade como vetor da mobilidade

As pessoas que foram entrevistadas, assim como o que observo no caminho que faço pelas ruas do lugar, a velocidade, grandeza ligada à distância e ao tempo é um fator importante na determinação do deslocamento, pois quanto mais tempo é preciso no deslocamento, mas o morador avalia se vale a pena a ação de se deslocar ou não.

Teresa, moradora e empresária em Pedra de Guaratiba fala que faz tudo em Campo Grande – “Eu vou pouco ao centro da cidade porque não tenho o que fazer lá, pois Campo Grande tem tudo o que preciso, e além do mais é muito longe o centro, demoro três horas no ônibus 2381 (Pedra de Guaratiba – Castelo pela Av. Brasil).”

Dessa forma vemos que o tempo gasto nas viagens é um fator importante na decisão do usuário de transporte público. Com isso pode ser formado bolhas de moradores que se deslocam somente entre bairros contíguos diminuindo o contato com a diversidade cultural que possa existir no viver a cidade. Em função disso o centro da cidade constantemente é trocado pelos usuários do transporte público, em função da distância e do tempo despendido no trajeto.

Campo Grande, na zona oeste carioca, vizinho a Guaratiba, é o bairro que apresenta a segunda centralidade metropolitana²³; atrás apenas do centro do Rio de Janeiro. Esse bairro assiste em grande medida todos os bairros adjacentes a ele, inclusive Pedra de Guaratiba. Não podemos dizer que essa centralidade foi constituída a partir da deficiência no transporte público, mas, certamente, os bairros adjacentes que apresentam dificuldades em seu sistema público de transporte optam pela proximidade e acesso mais facilitado a este lugar que oferece todas as opções de serviços públicos e privados.

Este bairro fica a 18 quilômetros de Pedra de Guaratiba, praticamente a mesma distância entre Pedra e o Recreio dos Bandeirantes. Como existem mais modais de transporte para Campo

²³ Disponível no link: <http://vozerio.org.br/Estudo-sobre-Centralidades-urbanas-do-Rio-mostrando-hierarquias-e-desigualdades-na>. Acessado em 27/07/2016.

Grande e este bairro é o segundo de maior centralidade no município do Rio de Janeiro, a escolha é por este lugar na maioria das vezes.

Além de uma linha regular de ônibus entre Pedra de Guaratiba e Campo Grande, o trajeto é abastecido pela rede informal ou clandestina de transporte (Kombi e Vans) numa regularidade maior que o sistema formal de transporte coletivo.

Além do tempo de deslocamento dos transportes públicos até o centro ou mesmo até outras regiões é observado que existem blitz da polícia militar diariamente antes do túnel ou depois dele para coibir veículos sem documentação e sabe-se lá quais os outros motivos para isso. No interior do bairro nunca vi nenhuma dessas operações. Esse fato impede que as mobilidades do universo privados também sejam de certa forma interrompidas, e em alguma medida inibe os passos do sujeito quando limita a área de circulação.

No início de setembro de 2017 eu quando voltava para Guaratiba fui abordada por uma fiscalização do DETRAN depois do túnel da Grota Funda e tive o automóvel rebocado por conta da documentação ter perdido validade há cinco dias. Esse fato incorreu na cobrança da taxa do reboque, de duas estadias no depósito, ainda que tenha sido retirado em menos de 24 horas e uma multa por estar conduzindo o dispositivo de forma irregular. Em função disso estive por me deslocar apenas por ônibus executivo e BRT. A velocidade dos meus passos foi diminuída pela espera do ônibus e o tempo de deslocamento entre os pontos desejados nos deslocamentos.

David Morley (2011) em seu texto sobre comunicação e transporte associa a riqueza a uma maior velocidade de deslocamento e aos destituídos de riqueza material, os pobres, o esperar mais tempo para se mover. Morley fala que os ricos de classe média de São Paulo vão ao trabalho de helicóptero a partir dos telhados de suas casas, numa economia de tempo e a uma grande velocidade, enquanto que as suas empregadas domésticas demoram de quatro a cinco horas no trajeto as suas residências em favelas e comunidades. O autor cita Doreen Massey (1994) que pergunta onde está a compressão do espaço tempo na vida da mulher da classe trabalhadora quando ela espera um ônibus para ir ao supermercado que não tem hora certa para passar?

No texto de David Harvey, *A Condição Pósmoderna* (HARVEY, 1989), ele desenvolver uma análise sobre as relações de produção da sociedade contemporânea, para Harvey os conceitos de espaço e tempo são a marca cultural mais importante como impactantes na experiência

humana recente. Do século XVI ao XIX a velocidade média alcançada pelos dispositivos de transporte era de 20 km/h; em meados do século XIX a locomotiva a vapor chegava a 100 km/h; no século XX o avião bate a marca de 800 km/h e atualmente, no século XXI, as telecomunicações permitem que se elimine o espaço e o tempo quando as relações se estabelecem a partir da materialidade das conexões de acesso à internet.

Morley afirma que a comunicação não pode ser entendida apenas como o carreamento da informação digital, mas também como o transporte de pessoas, capital, commodities e informação na forma analógica e digital. A compressão do tempo e espaço é usual no universo da globalização na forma online, mas lugares off-line são necessários ainda para existir a compressão do tempo e do espaço. O autor cita o exemplo de quando se compra alguma coisa na internet talvez a entrega seja dependente do transporte material feito por navios. Dessa forma o modo online é imbricado ao modo off-line não permitindo que se entenda o mundo apenas do ponto de vista online.

O executivo, o empresário, o intelectual e quaisquer profissões onde se tenha uma remuneração razoável, a mobilidade é mais ágil. A velocidade maior ou menor no deslocamento parece acompanhar as demandas da ocupação que pode ser vinculada a uma maior renda desse trabalhador.

O trabalho é um dos motivos mais prementes de mobilidade diária, principalmente na cidade do Rio de Janeiro onde o centro recebe em média 500 mil trabalhadores que vem da região metropolitana, segundo Milhessen et al (2012). De acordo com o texto de *mobilidade urbana e mercado de trabalho na região metropolitana do Rio de Janeiro*, os usuários dos bairros mais distantes e dos municípios contíguos a capital que têm acesso aos trens, metrô e barcas são mais frequentes no mercado de trabalho na capital.

Fátima, 36 anos, trabalha no SENAC e se desloca todos os dias da Pedra de Guaratiba em direção ao centro da cidade do Rio de Janeiro. Ela usa o executivo da linha 2381 e fala que: “Todos os dias eu levo duas horas para chegar ao trabalho e um pouco mais quando retorno para casa. Quatro horas do meu dia são perdidas”.

Pela manhã o trânsito é facilitado para que se chegue ao trabalho sem atrasos. Existem pistas reversíveis na cidade, guardas aceleram os carros e a frequência dos transportes coletivos é mais elevada que no turno da tarde.

O bairro de Guaratiba, na zona oeste da cidade é relacionado no trabalho desses autores como sendo um dos lugares com o maior tempo médio de deslocamento de casa ao trabalho (62 min). Isso faz pensar que os trabalhadores de Guaratiba trabalham em um lugar distante das suas moradias e/ou que o transporte utilizado por este universo possa ter algumas lacunas na logística e no tempo. Se o sistema de transporte coletivo fosse mais eficiente, mais veloz, acredito que os moradores pudessem ter mais opções de trabalho e de conforto nos trajetos casa-trabalho.

Paul Virilio (1996) quando desenvolve o conceito de "dromologia" afirma que a velocidade está ligada ao poder. O poder sempre é relacionado à riqueza, mas, segundo o autor, a riqueza é um aspecto da velocidade. Virilio diz que a revolução industrial não foi somente a aceleração na produção dos objetos, mas principalmente a revolução dos transportes, a aceleração a partir da máquina a vapor, depois o motor a explosão. Antes da sociedade do conhecimento, diz ele, o deslocamento físico era mais ágil que a informação; atualmente, na sociedade da informação, o valor está na velocidade da entrega da informação permitida pela tecnologia WWW (rede mundial de computadores) que facilita a globalização dinamizando o capital financeiro e imaterial.

Portanto quando a mobilidade é reduzida e provoca lentidão podemos dizer que se velocidade é poder e riqueza, o inverso, ou seja, a pobreza estaria ligada a diminuição da velocidade no espaço geográfico, e também ao frágil acesso às informações obtidas por meio da escolaridade e das redes telemáticas.

Nos deslocamentos espaciais é relacionado o uso de helicópteros por pessoas com maior poder aquisitivo e que chegam aos seus destinos no menor tempo possível; da mesma forma como os deslocamentos internacionais feitos por aeronaves podem ter duração menor que alguns trajetos feitos no interior do mesmo estado utilizando dispositivos rodoviários, ferroviários ou aquáticos. Claro que para ter acesso aos meios mais rápidos de transporte é necessário mais capital econômico. Vemos nitidamente a relação entre renda e velocidade. Quanto maior disponibilidade de excedentes financeiros mais chances de escolher a velocidade dos seus passos.

Em Pedra de Guaratiba o usuário de BRT quando não pode esperar pelo alimentador deste sistema utiliza o transporte clandestino que não trabalha com o Bilhete Único, ou seja, se o passageiro quiser uma velocidade maior para chegar ao seu destino tem de pagar a mais pelo

transporte. Se não houver disponibilidade econômica para tal a lentidão dos seus passos será constatada.

Alex, mecânico de uma oficina, morador do bairro Paciência, usa duas Kombi para chegar ao trabalho em Pedra de Guaratiba. “Tem ônibus de lá para cá, claro que seriam dois para chegar até aqui, mas eles demoram mais a passar que a Kombi. Chego em meia hora aqui pagando duas passagens de \$3,50 ”. Pergunto a ele se os veículos são lotados e ele diz que antes era mais, às vezes vem sentado tranquilamente.

No questionário sobre as possibilidades de transporte público ao deslocamento e as condições de bem-estar dentro dos dispositivos a fala frequente dos entrevistados é relativa à distância encontrada do bairro ao centro da cidade; a dificuldade de acesso ao mercado de trabalho, além dos valores das tarifas para o deslocamento.

A distância relatada como obstáculo é para além da grandeza física do espaço. É sobretudo relacionada às poucas ofertas de transporte público e as condições de bem-estar inerente a cada um deles.

A precariedade na infraestrutura urbana junto à distância desses lugares do centro da cidade dentro de um panorama de baixa renda dos moradores desse lugar pode ser um fator de segregação sócio espacial.

2.5 Segregação espacial

A segregação espacial pode ser entendida como um espaço homogêneo de concentração se levar em consideração marcadores econômicos, étnicos e religiosos. Não deveríamos classificar de forma massiva quando o objeto é de natureza humana e social, onde as singularidades agindo individualmente não estariam contempladas.

De acordo com Santos (2006) essa homogeneidade é relativa a predominância de determinadas medidas nas características, pois não existe tecido urbano uniforme, mesmo numa parcela reduzida do universo a ser analisado.

Ainda que Katzman (2001) afirme que o isolamento pode se constituir em obstáculo no acúmulo de ativos para o sujeito deixar de ser pobre ou alcançar melhores condições de existência.

Existem vários entendimentos do que seria considerado como segregação espacial. A convergência inicial sobre o que minimamente isolaria este conceito é a existência de uma homogeneização de uma dada população num espaço específico.

Um dos fatores que levaria a segregação é o acesso desigual a infraestrutura urbana, serviços públicos (postos de saúde) e mesmo o comércio. A impossibilidade de acesso pela distância e pela ausência dos mesmos na região é uma forma de segregação espacial.

Marques e Bichir (2002) dizem que houve certa coincidência nas bibliografias dos anos 1970 e 1980 relacionando o processo de segregação espacial às periferias brasileiras. E que as periferias eram lugares fora da ação estatal além da estrutura deficiente de serviços públicos.

Em função da dificuldade de renda para custear as tarifas de transporte público e as peculiaridades da operação deficiente da mobilidade urbana, viver a cidade em lugares pobres como em periferias pode significar um enclausuramento compulsório do indivíduo, uma segregação sócio espacial. Nestas situações especificamente pode acontecer de o morador se acostumar com este isolamento que provoca uma acomodação espacial e não ter contato e acesso às diferenças culturais em outros territórios.

Quando existe a necessidade de me deslocar de Pedra de Guaratiba região oeste, em direção à zona sul preciso me organizar com antecedência, pois se o término das minhas atividades ultrapassar o horário do executivo tenho de dormir na casa de amigos e isso requer uma organização prévia. Para além desta ausência forçada do meu domicílio tenho que despender capital econômico expressivo para chegar aos lugares objetivados. A tarifa do executivo ida e volta, além dos custos com alimentação e alguma eventualidade já são motivos suficientes para me fazer ficar em casa.

Para a cidade proporcionar o encontro com o diferente, com o estrangeiro, é necessário que haja condições geográficas, econômicas e políticas que facilitem esses fluxos heterogêneos, ou seja, fronteiras territoriais eclipsadas, mobilidade espacial eficiente e acesso mínimo às informações, sejam estas de origem técnicas (dispositivos técnicos) ou tecnológicas (educação, linguagem, cultura).

O desenvolvimento urbano nas cidades é feito em alguma medida pelo afluxo de pessoas egressas de vários lugares de origem; de exterioridades advindas de toda a sorte de mundos possíveis e diferentes. Esse caldo cultural, essa mistura étnica, religiosa, socioeconômica vão constituir a cidade. Janice Caiafa (2003) vai dizer que o interagir com as diversas

possibilidades de desenhos urbanos vai ter a diversidade como protagonista das relações com o inesperado, com o que não se prevê.

2.6 A Comunicação e a Cidade

A cidade pode ser entendida como um espaço que a primeira vista é contraditório. As cidades, no início, quando foram constituídas, eram espaços de sedentarização em oposição ao nomadismo dos caçadores e dos povos que não se estabeleciam em lugar algum. As cidades foram espaços urbanos que coletavam e sedentarizavam as pessoas fazendo às vezes de container, segundo Lewis Mumford (1961), mas também funcionavam como ímã quando atraía através da distância pessoas diversas, com culturas e intenções múltiplas a ser desenvolvidas neste território. Janice Caiafa (2007) vai falar do trânsito de entrada e saída da cidade que a caracteriza como um lugar de circulação e produção de movimento incessante que provoca um *nomadismo* urbano onde os próprios moradores se tornam estrangeiros ao terem contato com a renovação constante da cidade, eles se tornam parte ativa dos fluxos urbanos.

O transporte coletivo é um meio para os fluxos urbanos, pois carrega para fora da vizinhança conhecida, promove uma mistura de viajantes e de culturas nos encontros que promove, dos fugazes aos permanentes. Existem barreiras sociais para que aconteça a dessegregação a partir do transporte coletivo, a possibilidade de circulação na cidade das diferenças políticas, sociais e culturais provoca um sair do território das identidades estabelecidas dos grandes guetos ou comunidades familiares.

A cidade pode não ser fértil para produzir a potência do encontro das diferenças quando variáveis de ordem econômica, política, física e social impedem a experiência urbana promovendo a segregação espacial ou reforçando guetos. Nesse caso vemos que quaisquer dificuldades no transporte público podem ser fator de segregação, ou seja, o deslocamento promovido pela esfera pública pode ser dessegregante ou segregante ao mesmo tempo.

Nova Iorque é tida como uma cidade cosmopolita, de não ter traços homogêneos que predominem no contexto dos fluxos urbanos. O transporte público de massa, o metrô, funciona 24 horas, exhibe uma excelente capilaridade e ainda oferta WI-Fi grátis aos viajantes. Já o subúrbio norte americano é um meio homogêneo, habitado por moradores que em determinada medida são pares, onde o imprevisível é pouco provável. Vemos claramente um

modo operante da ordem segregacional no universo do subúrbio oposto ao que a cidade de Nova Iorque produz como mobilidade espacial, no viver a cidade.

Janice Caiafa (2002) chama de fuga dentro da própria cidade o que o transporte coletivo possibilita quando extravasa os limites prescritivos do território social, cultural e político. A viagem que se faz na cidade de um ponto a outro, ainda que se volte ao momento da partida possibilita o contato com as diferenças verificadas nos fluxos urbanos. Se formos observar no contexto físico, da distância, veremos que podemos ir longe de casa, do familiar e depois voltar, mas no retorno pode ser que estejamos um pouco mais diferentes, mais ricos em experiências e trocas nos encontros permitidos quando se desloca fisicamente, mesmo que a viagem no fim das contas ou do dia tenha um caráter *surplace*, pois entre o ponto inicial e o final pode não haver diferenças, mas subjetivamente podemos ter nos deslocado infinitamente. A comunicação entre territórios espaciais, entre o homem e a máquina e entre territórios mentais pode ter sido consistentemente modificada.

A comunicação existente no transporte coletivo vai além da interação pessoal, passa pelas leituras dos códigos comunicacionais existentes nos dispositivos. Para usar o BRT é necessário saber que o ônibus alimentador é o meio para chegar até a estação desse modal de transporte; comprar o cartão de embarque seja na máquina ou na bilheteria envolve um processo comunicacional considerável, visto que a comunicação pública de como usar o BRT é quase inexistente. A comunicação informal é imprescindível para dar agilidade ao processo do mover-se, as pessoas envolvidas se ajudam nas lacunas da comunicação institucional do BRT.

Segundo Caiafa (2013) a comunicação desenvolvida no universo dos transportes públicos segue esta linha de pensamento:

Poderíamos considerar sistemas de transporte como *media*, meios de comunicação, na medida em que estipulam – de diferentes maneiras, segundo regulações próprias – práticas comunicativas. Nesses contextos híbridos de imbricação do humano e do não humano, a mobilidade de pessoas poderia ser tomada como processo de comunicação ao lado da circulação de mensagens.

A autora argumenta que na cidade o encontro com o desconhecido é formador de normas de convivência e respeito pelas diferenças dos que constituem a cidade, diferentemente das

aldeias ou comunidades onde os habitantes são de certa maneira familiares ou conhecidos sem variações culturais de grande monta.

Os usos possíveis da cidade serão possíveis, minimamente, se os acessos aos deslocamentos urbanos não forem obstrutivos, seja esta interrupção de ordem econômica ou estrutural.

Da mesma forma, essas duas variáveis podem dificultar o ingresso ao mercado de trabalho, podem ser fator de segregação sócio espacial dos moradores dos bairros mais afastados da capital, em virtude dessa distância constituir um fator impeditivo pela perda de bem-estar, o alto valor da tarifa isola esta população assim como os da região metropolitana do Rio de Janeiro.

3. O CONTEXTO E USO DA INTERNET

3.1 A internet e o capital social

A comunicação física, entre lugares, viabilizada fortemente pela eficiência do transporte público é prejudicada quando esta modalidade de deslocamento deixa a desejar no seu objetivo primeiro - transportar pessoas e coisas a diferentes destinos e origens.

O transporte espacial, o de deslocamento físico, é similar ao transporte de informações via internet; o corpo físico assume o papel da mídia comunicativa que absorve mensagens enquanto se desloca. A comunicação desenvolvida por meio da internet permite que o usuário se desloque a pequenas e grandes distâncias e interaja com outros internautas com objetivos temporários e/ou definitivos.

Tanto no caso da mobilidade física quanto no caso de deslocamentos subjetivos mediados pelo acesso à internet o uso de recursos econômicos quase sempre é necessário. Locomover-se pela cidade não depende somente de um corpo físico, mas de vias, transportes públicos, possibilidade de utilizar os transportes ou de ser proprietário de um automóvel etc. Do mesmo modo, o usuário ou internauta tem a possibilidade de acessar o universo online a partir de Wi-fi e hardwares públicos ou de outrem, mas a autonomia de dispor de sua liberdade no mundo web é preciso de renda (mas não somente isso) para aquisição de dispositivos e serviços ligados ao acesso à internet.

Marteletto (2004) afirma em suas pesquisas sobre análise das redes sociais que o acesso à informação é fundamental para que haja o desenvolvimento socioeconômico de agrupamentos sociais e das comunidades. A autora ainda diz que as modificações no capital social sofrem influência direta das trocas entre as redes existentes entre os componentes dos grupos sociais e dos atores de outras redes da comunidade. O incremento e a construção de novas redes sociais incorrem em capital social que sofrem as influências de fatores políticos, sociais, culturais e econômicos.

Marteletto (2004) afirma que:

As redes humanas têm uma ordem e leis diferentes daquelas planejadas e desejadas pelos indivíduos que a compõem. Pelo fato de os seres humanos não estarem tão presos, como outros animais, às determinações biológicas, é que o entrelaçamento das suas atividades dá origem a essas leis e estruturas de um tipo especial. Por essa razão, as redes têm mecanismos automáticos de mudança e transformações históricas que independem da vontade dos seus componentes tomados isoladamente, mas estas não são caóticas, e sim sociais. (p.43)

Ainda segundo a autora é desenvolvida a visão a partir de Norbert Elias (1994) de que as relações sociais podem ser importantes na tentativa de compreender a sociedade. O autor trabalha “duas formas radicais da sociologia”, que podem ser entendidas ora enaltecendo o indivíduo, ora privilegiando a estrutura. Na década de 1930 Elias publicou o livro “A sociedade dos indivíduos”, onde ele não concorda com a ideia de que o indivíduo possa ser entendido como um ser que viva em isolamento, como discorda também de que a sociedade seja um aglomerado de indivíduos ou uma estrutura que exista independente dos indivíduos.

3.2 Laços Fracos e Laços Fortes

Os indivíduos em situação relacional podem interagir em suas redes na forma de laços ou vínculos fortes ou fracos. Nos vínculos fortes, segundo Granovetter (1973) os laços são desenvolvidos com pessoas amigas, próximas, com pensamentos e condutas parecidas às nossas. Dessa forma não existem ganhos significativos relacionados a novas informações ou a novas formas de vida. Nos laços fracos a diferença é elemento-chave nessas vinculações, pois indivíduos conhecidos provavelmente têm acesso a redes sociais diferentes podendo isso ser a ponte para o incremento relacional baseado em novas informações, novos contatos alicerçados na confiança, que é um elemento fundamental tanto nos laços fortes quanto nos fracos.

No caso do acesso a internet o capital social é incrementado a partir das redes com integrantes da família, a dos amigos, conhecidos e também com as redes institucionais. Os indivíduos quando se relacionam podem interagir em suas redes utilizando os laços fortes e/ou laços fracos. Na forma mais estreita, segundo Granovetter (1973), os laços fortes são desenvolvidos nas redes familiares e nas redes de amigos onde os pensamentos, informações, e condutas são parecidos. Já nos laços fracos a diferença predomina nas interações, informações diversas e novas redes são possíveis a partir dos vínculos menos estreitos.

O universo digital em lugares pobres é imprescindível a mobilidade social, pois o acesso aos laços fracos promove a interação a vínculos diferentes dos que existem no lugar habitual e isso pode ser um fator que fure a “bolha” formada nesses espaços de segregação espacial e exclusão digital promovendo laços com pessoas e objetos distantes dos laços familiares e estreitos já consolidados.

Regina Marteleto e Silva (2004) conceitua rede social como "um conjunto de atores (pontos, nós e agentes) entre os quais existem vínculos (ou relações). Pode haver muitos ou poucos atores e pode existir uma ou mais classes de relações entre eles”.

A interação observada nas redes acumula trocas de informações; trocas econômicas, sociais, culturais, políticas. Norbert Elias considera que a sociedade está assentada em hibridizações entre o indivíduo e a estrutura social, ou seja, entre o molecular e o molar. Essa visão nos permite pensar em capital relativo ao indivíduo e o capital associado à estrutura social (política, econômica, cultural). Os dois capitais se imbricam e produzem o indivíduo e compõem a sociedade. Não há como dissociar em absoluto o indivíduo da sociedade e vice-versa.

O capital humano, do indivíduo compreende as habilidades, competências, virtudes e tudo o mais que esteja incorporado ao indivíduo, que seja acervo próprio da sua existência. O capital físico, econômico, financeiro refere-se ao que a estrutura social utiliza para gerar dividendos, ativos financeiros. Este capital assim como todos os outros é construído a partir da confiança, segundo Woolcock (1998). O capital social obtido nos relacionamentos sociais seja na família, na comunidade ou nas redes sociais utiliza a influência do capital humano para gerar mais capital social e econômico. A influência é exercida tendo a confiança como elemento principal nas relações.

O conceito confiança é da mesma ordem de importância do conceito de capital social. A confiança pode ter alguns significados segundo Susanne Lundasen (2002). A autora fez um levantamento detalhando os múltiplos significados que a palavra confiança carrega consigo. Couch e Jones (apud Lundasen, 2002, p.310) resumiram o termo confiança em três eixos principais: O primeiro eixo é “confiança generalizada”, que diz respeito à humanidade de forma geral; o segundo eixo é a “confiança relacional”, dirigida as pessoas específicas e o terceiro eixo é a confiança na rede, sejam estas sociais ou familiares.

O capital social é desenvolvido entre dois ou mais atores em relação, na interação estão em jogo às normas, valores, instituições e relacionamentos segundo Marteleto e Silva (2004). O capital social, portanto, é incrementado a partir das relações sociais. O acesso à internet em lugares pobres é imprescindível a mobilidade social, pois o acesso aos laços fracos promove a interação a vínculos diferentes dos que existem no lugar e isso pode ser um dos fatores que fura a “bolha” formada em espaços de segregação espacial e exclusão

digital promovendo laços com pessoas ou redes distantes dos laços familiares e estreitos já sedimentados.

A interação digital com um maior número de laços fortes reforça a socialização e o aspecto informacional dos indivíduos. O acesso ao mundo online em grande medida alarga o universo dos laços fortes e fracos do usuário. A natureza do capital social é múltipla enquanto norteada por várias normas e redes sociais que interferem no bem-estar. O capital social possui uma natureza multidimensional. A visão mais estreita o define como um conjunto de normas e redes sociais que afetam o bem-estar da comunidade na qual estão inscritas, facilitando a cooperação entre os seus membros pela diminuição do custo de se obter e processar informação. Nesse caso, as relações de base para a formação das redes seriam entre iguais, isto é, entre indivíduos similares do ponto de vista de suas características demográficas (bonding social capital ou “capital social de ligação”). Na Lan House próxima ao meu domicílio, garotos na faixa etária entre oito e dezesseis anos acessam a internet para jogar em dupla ainda que o jogo seja individual eles jogam alternando os lugares para atingir os objetivos do jogo. Edson, dono do lugar, disse que os garotos, na grande maioria meninos, vão à Lan House socializar, jogar acompanhados, pois grande parte deles têm acesso à internet no domicílio. "a molecada vem aqui mais para encontrar e jogar com os amigos do que atrás de sinal de internet, porque isso eles têm em casa".

É conveniente destacar aqui que o acesso a internet desses garotos é feito de forma coletiva onde o computador é compartilhado em família, na maioria das vezes.

Nesse caso o capital social de conexão é desenvolvido quando os garotos preferem se encontrar num ambiente técnico para jogar e interagir socialmente. E quando o jogo é realizado com outros indivíduos de outros lugares, os laços fracos entram no jogo e o resultado pode ser produtivo em relação às diferenças que podem ser oportunidades de emprego ou riqueza de outras ordens. O capital social de ligação não permite que haja rupturas nos limites do seu próprio universo, ainda que este rompimento seja importante ao processo de construção da confiança e objetivos comuns dos integrantes destas redes sociais. Quando da passagem do capital social de ligação para o capital social de ponte (expansão dos elos a outras comunidades parecidas) observamos uma horizontalidade nas redes sem

distinção da autoridade, da verticalidade apontada no “capital social de conexão”. Nas comunidades o ideal é que esses três tipos de redes sociais integrem o seu capital social para que haja o desenvolvimento próprio.

A confiança seguida da possibilidade de maior acesso às informações, as instituições e ao poder são resumidamente o capital social na sua integralidade. O conceito "capital social" é desenvolvido principalmente por três teóricos nos campos da educação e da sociologia segundo Durston (2002).

James Coleman associa o crescimento do capital humano a partir do capital social e utiliza essa construção no campo da educação. Ele definiu capital social na educação como sendo "o conjunto de recursos intrínsecos nas relações familiares e na organização social comunitária e que são úteis para o desenvolvimento cognitivo ou social de uma criança ou de um jovem" (1990:300). O teórico Robert Putnam (1993) é um dos autores mais populares que trabalham o tema capital social no universo do discurso político hegemônico. É um autor estruturalista que prioriza o valor das normas na construção desse capital. Ele entende que o capital humano não deveria ser entendido como algo individual que não sofre interferências das relações sociais.

O capital social para Putnam é uma tríade composta por redes, normas e confiança. Esses três elementos facilitam a ação e a cooperação dos indivíduos, auxiliam em grande medida a construção do capital humano.

E por último e não menos importante, Pierre Bourdieu, sociólogo estruturalista do século 20 considera que o capital social é o resultado das inter-relações institucionais nas relações sociais. O inventário social é adquirido a partir de uma escala de progresso obtida na interação entre o micro, o indivíduo e o macro, a estrutura. O capital social para Bourdieu é determinado pelo quantum social, ou seja, os indivíduos teriam quotas desiguais de “ativo social” e ocupariam posições hierarquizadas na estrutura social. Essa estrutura social seria identificada pelos lugares de dominação e de dominados.

Os dominantes, segundo Bourdieu, teriam uma maior cota de capital social e os dominados com menor capital social ou escassez deste (Bourdieu, 1985).

A importância do capital social adquirido nas redes sociais é observada nos três autores citados, ainda que as abordagens tenham alguns pontos mais em destaque que outros. Seja o vetor de destaque na construção da escolaridade do indivíduo, seja como condição política ou

resultado das relações institucionais desenvolvidas. O uso da internet e das redes sociais possibilita o encontro com os universos de vínculos fracos e de vínculos fortes de forma exponencial se tivermos como ponto de partida o ambiente analógico. As vinculações desenvolvidas perpassam as áreas geográficas próximas ao usuário e a proximidade física é menos importante que as condições favoráveis ao acesso online.

Para que exista o aumento do capital social a partir da internet, mesmo que existam possibilidades de acesso ao mundo online com baixos custos econômicos, grosso modo, é necessário o dispêndio de capital econômico quando se pretende uma inserção com continuidade do acesso e estabilidade da conexão.

Quando o usuário tem algum tipo de restrição no uso dos serviços de acesso à internet, seja por limitação dos dados de banda larga móvel ou em função de lugares residenciais onde a tele densidade/uso de energia tenha restrição isso pode configurar uma forma de exclusão digital, que não necessariamente explicaria em absoluto a desigualdade digital.

É inquestionável o ganho de capital social a partir da internet, o alcance da técnica pode facilitar o incremento dos relacionamentos sociais próximos ou distantes, do ponto de vista geográfico ou relacional.

3.3 O acesso do lugar

O acesso a internet banda larga fixa em Pedra de Guaratiba conta somente com as operadoras Oi Telefônica que desenvolve os seus serviços a partir de uma linha telefônica fixa e a operadora Guaratiba Net que oferece serviços de acesso a internet via rádio.

O sinal da operadora Oi é instável ou inexistente em alguns lugares mais remotos e em lugares centrais a demanda não é contida pela oferta. Em territórios onde a OI não oferta os serviços online é possível e frequente ver os serviços via rádio da firma Guaratiba Net.

A infraestrutura técnica do lugar sofre variações de acordo com as regiões, quanto mais próximas ao centro de Pedra de Guaratiba mais possibilidades.

Segundo informações sobre conectividade em um estudo feito pelo Centro de Políticas Sociais da Fundação Getúlio Vargas e a Fundação Telefônica²⁴ o uso da internet é feito majoritariamente no domicílio (46,92%), seguido de local público com acesso pago (35,11%),

²⁴ Disponível no link: http://www.cps.fgv.br/cps/bd/mid2012/MID_sumario.pdf. Acessado em 19/11/2017.

no trabalho (31,33%), domicílio de outros (19,71%), no estabelecimento escolar (17,50%), acesso discado (11,24%) e por último local público de acesso gratuito (5,52%).

A cidade do Rio de Janeiro, a depender da região, tem diferenças expressivas no acesso à internet. No bairro ou subdistrito da Lagoa Rodrigo de Freitas, Botafogo e Tijuca o percentual de acesso fica em oitenta por cento, em média. São os três primeiros bairros respectivamente que mais acessam a internet. Guaratiba é o bairro com menor acesso à internet segundo os dados da CPS/FGV e é a RA²⁵ com um dos piores IDH do Rio de Janeiro, só ficando atrás de RAs da Rocinha, Jacarezinho, Maré e Complexo do Alemão.

Levando em consideração esse quadro geral de acesso à internet no Rio de Janeiro, a partir de equipamentos públicos e privados, observa-se que para o acesso pago é necessário disponibilizar renda econômica. O acesso público gratuito representa apenas 5% dos acessos feitos. É importante pontuar aqui que em Pedra de Guaratiba não existem tele centros e o acesso de forma gratuita e publica somente é encontrado timidamente na rede pública de ensino.

Edson, proprietário de Lan House no centro de Pedra de Guaratiba diz que: “a oferta de sinal da internet não é suficiente para a demanda desses serviços”. Na minha casa agora, no Pingo D’água²⁶, não tem sinal da operadora Claro, não sei a razão, mas não consigo acessar a internet de casa”.

A minha experiência em contratar os serviços de acesso à internet, banda larga fixa, por meio da Oi retrata em determinada medida o quadro técnico precário a infraestrutura técnica. Há três anos que tento adquirir este tipo de banda para a minha residência e não há portas disponíveis, ou seja, há restrição técnica. O funcionário da desta empresa que trabalha nas ruas disse que se eu pagasse \$300,00 “por fora” ele poderia conseguir disponibilizar esse sinal em pouco tempo no meu domicílio.

A operadora Guaratiba Net é a outra opção de serviços telemáticos. Em comodato é possível adquirir um dispositivo que capta o sinal de rádio e retransmite no local que contrata os serviços. Existe um tempo mínimo de permanência para a contratação desses serviços e sujeito a multa se não for cumprido o prazo mínimo.

²⁵ A XXVI Região Administrativa do Rio de Janeiro é Guaratiba, na Zona Oeste da cidade, criada em 1981, quando se dividiu o município em Áreas de Planejamento (AP) (Anexo A). Guaratiba localiza-se na AP-5 junto com a XVII RA Bangu, a XVIII RA Campo Grande, a XIX RA Santa Cruz e a XXXIII RA Realengo.

²⁶ Comunidade pobre de Guaratiba

A operadora OI já oferece cabeamento óptico em regiões mais abastadas da cidade do Rio de Janeiro, em Pedra de Guaratiba ainda não. Em alguns lugares da região de Guaratiba somente existe serviço de acesso à internet por meio de ondas de rádio e outros lugares mais centrais, que apesar de existir sinal da OI não é possível fazer a contratação dos serviços de internet por deficiência de portas disponíveis para este fim.

Tal como vemos David Hess (2007, p.70) dizer que o desenho da tecnologia é desenvolvido a partir do público a ser atendido observamos em Pedra de Guaratiba a diferenciação no mobiliário urbano com relação ao transporte público e no mobiliário técnico de infraestrutura de acesso à internet.

Assim como Elaine, uma das entrevistadas relata diferenças estéticas entre as plataformas do trem em Santa Cruz e Saracuruna, Samir, outro entrevistado diz que o sinal da internet em seu domicílio é bom sempre, a não ser quando começa a ventar ou mesmo chover. A infraestrutura técnica mais frágil que em outros lugares parece confirmar o que David Hess atesta em seu texto.

Os valores cobrados por todas as operadoras para acessar a internet são iguais para todos os lugares da cidade do Rio de Janeiro, o que varia é a estabilidade e a intensidade. As condições meteorológicas interferem nestas duas variáveis quando os ventos estão fortes ou a chuva cai no território de Pedra de Guaratiba.

Em uma das vezes que estive numa Lan House para fazer serviços de impressão e observar o movimento em seu interior fiz uma entrevista. As perguntas foram feitas a Mariana, 18 anos, estudante da Escola Estadual Heitor dos Prazeres, em Pedra de Guaratiba, que usa a Lan House para fazer os trabalhos escolares já que na sua escola não tem disponibilidade para acessar a internet. A fala dela confirma mais uma vez que o design técnico segue padrões socioeconômicos da região.

Eu pergunto a ela:

- Mariana, você tem sinal de internet no seu celular?

- Tem sim da operadora Vivo, mas o sinal é muito ruim, melhora só depois do túnel (Grotta Funda) e fica ótimo quando está na “cidade”. Eu não sei porque o sinal da internet é tão ruim aqui em Pedra de Guaratiba.

- Na sua casa tem acesso a internet?

- Não tem internet na minha casa, apesar da gente ter um notebook. A minha mãe está pensando em contratar os serviços da “gatonet”, é mais barato e o sinal é melhor que o da operadora OI. A dúvida é que isso não é dentro da lei.

Mariana isola com a sua fala que Pedra de Guaratiba apresenta uma estrutura técnica precária de acesso a serviços telemáticos. Ela tem que despende capital econômico para minimamente cumprir com os seus objetivos profissionais e estudantis. A única forma para “entrar na internet” é esta, pois não existem programas federais de acesso online como os tele centros comunitários²⁷

Como em Pedra de Guaratiba não existem tele centros os indivíduos que não dispõem de acesso ou que tem restrição ao uso da internet vão às empresas privadas que comercializam o sinal online. As conhecidas Lan Houses são utilizadas para este fim.

As diversas Lan Houses de Pedra de Guaratiba contam com um grande movimento diário. Esses lugares oferecem serviços complementares ao ato de navegar na internet, tais como impressão, emissão de documentos etc.

A proprietária da Lan House Jomabe, a senhora Beth, falou informalmente o seguinte quando perguntada pela maioria do público que frequenta o seu estabelecimento: “quem vem mais aqui são os jovens atrás das redes sociais e os de mais idade procurando por serviços de utilidade pública, tais como Serasa, CPF etc.”

No seu estabelecimento comercial custa \$2,00 a hora de conexão por banda larga fixa. Por menor que seja o tempo de permanência no computador, se o usuário ficar minimamente uma hora por dia ele pagará ao final de um mês o valor de \$60,00. Nesse caso existe assimetria no tempo de utilização por indivíduo que tenha internet no domicílio ou no dispositivo móvel em detrimento do usuário que somente conta com estes serviços de acesso online da Lan House.

Edson, 31 anos, com escolaridade de nível técnico, é proprietário de Lan House especializada em jogos online. O seu público é composto de jovens com idade entre oito e vinte e cinco anos que frequentam a sua loja para jogar por uma hora em média.

Samir, 15 anos, usuário deste estabelecimento, está em um projeto que atende jovens com atraso educacional, não tem celular e acessa muito pouco a internet. É curioso este fato tendo

²⁷Espaço público e coletivo onde são ofertados serviços relacionados às TICS de forma gratuita.

em vista que nesta idade o acesso online é frequente. Ele, na entrevista parecia tímido e o amigo o ajudava nas respostas. Esse garoto tem dificuldades no letramento, pois faz um curso chamado “acelera” que objetiva diminuir a defasagem educacional. Ele não tem dispositivo móvel muito provavelmente em função de insuficiência de renda. Ele mora no centro da Pedra e, portanto, as dificuldades na infraestrutura não parecem ter centralidade. À primeira vista Samir parece estar nas estatísticas de exclusão digital.

A partir de uma pesquisa desenvolvida em comunidades pobres do Rio de Janeiro Sorj e Guedes (2005) buscam entender os processos de inclusão e exclusão digital. Para além da perspectiva binária dos indivíduos que têm hardware e acesso à internet, os autores por meio de gráficos que representam o universo de 1,2 milhões de pessoas afirmam que a desigualdade digital é relacionada ao tempo de acesso e a qualidade da conexão. Indivíduos de renda baixa na maioria das vezes não têm acesso a banda larga fixa, isso reduz a permanência do usuário na WEB por conta da contratação de pacotes de dados limitados. A qualidade do acesso à banda larga móvel sofre limitação de uso tanto pelo tempo de uso quanto pela restrição deste uso no que diz respeito a downloads, uploads e qualquer ação que exija um consumo significativo do pacote de dados.

Silvana, 34 anos, moradora da comunidade Vilamar e funcionária de instituição social desembolsa \$13,00 em créditos para o seu dispositivo móvel a cada dez dias. O crédito serve para utilizar em chamadas telefônicas e uso da internet. Ela fala que:

“O crédito é mais para o WhatsApp, além das chamadas para fora (interurbano para o Piauí). E nem entro todo dia porque senão acaba o crédito. Para usar a internet custa \$1,00 por dia”.

Vimos nessas duas últimas falas que a renda é condição que permite a aquisição material dos dispositivos necessários à obtenção do acesso à internet, na compra do hardware e na contratação dos serviços que fornecem o sinal online.

3.4 Exclusão Digital

A inclusão digital segundo André Lemos e Leonardo Costa (2005) no artigo “Um modelo de inclusão digital: o caso da cidade de Salvador fala em seu texto que a inclusão digital está intrinsecamente ligada aos capitais técnico, social, cultural e intelectual. Se a inclusão digital está imbricada nestes capitais citados acima, é lógico pensar que a exclusão digital também está nos domínios destes capitais. Então pode ser precipitado pensar que a exclusão digital

venha a ser apenas a falta de condições econômicas e precariedade ou ausência da estrutura técnica por parte do indivíduo e das comunidades.

A exclusão digital é uma nova terminologia que surgiu de forma consistente a partir do advento da internet e as definições desse termo passa por terreno onde a conectividade e a informática são os elementos-chave da inclusão online e por um outro viés podemos pensar em questões subjetivas conexas e protagonistas do termo.

Mark Warschauer (2006) no seu livro *Tecnologia e Inclusão Social* afirma que:

Certos autores tentam, como tentei no passado, ampliar a noção de exclusão digital para incluir esse amplo conjunto de fatores e de recursos. Nesse sentido, a exclusão digital caracteriza-se não apenas pelo acesso físico a computadores e à conectividade, mas também a recursos adicionais, que permitem que as pessoas utilizem a tecnologia de modo satisfatório. No entanto, é difícil que o sentido original de exclusão digital – que atribui importância dominante à disponibilidade física de computadores e conectividade, e não questões de conteúdo, língua, educação, letramento ou recursos comunitários ou sociais – seja superado pelas pessoas. (2006, p.21)

Em lugares de periferia onde na maioria das vezes o IDH é reduzido podemos pensar que a desigualdade digital e os deslocamentos físicos estejam comprometidos em função da renda baixa e da escolaridade precária. Os números do IBGE para acesso a internet no domicílio no estado do Rio de Janeiro é de 60,5% para os que têm contato com o mundo online e de 39,5% para os que não possuem acesso a internet na moradia. O IBGE não faz distinção de acesso a internet no domicílio em lugares de centro e de periferia, em função disso o trabalho de campo que realizei pode mostrar minimamente o acesso ao mundo digital pelos moradores de um lugar pobre. Dar visibilidade a este panorama pode ser útil na elaboração de políticas públicas que diminuam às desigualdades de acesso ou mesmo como uma forma de tornar mais claro um universo que pertença às modulações de acesso que explicariam a desigualdade digital.

A renda econômica, sem contestação alguma, pode ser considerada um fator que mantém o usuário às margens das mobilidades física e informacional, principalmente em lugares de periferia, onde o acesso a Wi-Fi público é limitado e as distâncias do centro são maiores a serem percorridas por pedestres como formas de driblar esses usos que frequentemente utilizam aportes financeiros. Em território pobre, de baixo IDH, os indivíduos apresentam

baixa escolaridade e pouco domínio das Tecnologias da Informação e da Comunicação. Silva Filho (2003) explica que:

Nos últimos anos, tem sido apregoado aos quatro cantos do Brasil a necessidade de se fazer a inclusão digital para aqueles indivíduos que não têm acesso às tecnologias de informação e comunicação ou simplesmente TIC's, como são mais comumente conhecidas. Três pilares formam um tripé fundamental para que a inclusão digital aconteça: TIC's, renda e educação (2003).

As TIC's são elemento-chave ao lado da renda e do letramento educacional para que a inclusão social seja desenvolvida em alguma medida.

Cláudia, 43, cozinheira de uma instituição social, diz o seguinte: “eu pouco uso a internet, só para ver receitas, não tenho paciência, no máximo dez minutos. Não uso Facebook e nem tenho telefone chique com internet.”

Ela terminou o nível de ensino e depois não quis mais estudar. O trabalho de cozinheira lhe rende em média \$1.000,00 por nove horas diárias. Mora em uma casa que até ano passado não tinha água encanada e até hoje não tem esgoto sanitário em sua rua.

As desigualdades digitais parecem acompanhar as mesmas causas que fazem o Brasil ser um dos primeiros no ranking mundial em desigualdade social, segundo Santos (2006) em sua tese de doutorado que tem como título “Desigualdade social e inclusão digital no Brasil”. Os fatores relacionados à interface entre usuário e a técnica necessária ao uso das TIC especificamente são estes: custos do computador e dos serviços de conexão; barreiras na operação do hardware e do software; dificuldades para absorver o treinamento e limitações pessoais.

Muitos autores ampliam a noção de exclusão digital como a falta de recursos extras que permitem o uso da tecnologia de modo satisfatório. E dentro do universo desses recursos deve-se considerar os relacionamentos interpessoais, digitais e sociais. A renda sem dúvida parece ser a viga mestra que fornece suporte direto ao acesso mais frequente a internet.

A precariedade de bens materiais pode estar acompanhada da dificuldade de experienciar equipamentos culturais, ter domínio da tecnologia e participar do sistema político representativo. A pobreza compreende a dificuldade de acesso aos bens materiais, lugares de moradia distantes e defasagem cognitiva e/ou de escolaridade. No caso do acesso a tecnologia de informação e comunicação (TIC) de uma forma ampla amplia a exclusão digital e a

pobreza ainda que as publicações internacionais, a maioria, atestem o potencial da TIC para reduzir estes dois aspectos segundo os autores Sorj e Guedes (2005).

Diante do que disse Santos (2006) sobre desigualdade digital vemos que a brecha no domínio das TIC pode acentuar a exclusão digital em função de que alguns serviços estão disponibilizados somente na plataforma digital. As cidades inteligentes são o exemplo de segregação digital, pois quem não é usuário ou o é com alguma restrição de renda, escolaridade e sem domínio da TIC pode ser excluído dos benefícios dessas plataformas digitais que auxiliam a administração urbana. O tema cidade inteligente será explorado ainda neste capítulo em função de que esses lugares parecem uma espécie de bolha tecnológica em meio a gradações de exclusão digital. Na única escola tecnológica de Pedra de Guaratiba o acesso à internet é limitado ao período de aula.

Alexandre, aluno de uma escola técnica em comunicação, não tem internet no seu dispositivo móvel e somente acessa a grande rede no WiFi de casa. A escola técnica de tecnologia não supre a necessidade educativa dos alunos no acesso à internet. Para ter acesso a internet no laboratório é necessária autorização do professor para isso.

A exclusão digital não pode ser vista de forma integral porque ele estuda numa escola tecnológica de nível médio e dessa forma tem contato próximo com as TICS. O letramento educacional é elemento-chave nos aspectos a considerar no universo do “acessar a internet” e isso os alunos desta instituição de ensino aprendem, para além da restrição de uso do computador além da sala de aula.

Na relação entre usuário e computador é indispensável pensarmos na competência de letramento educacional e técnico do usuário. Se minimamente não houver domínio da linguagem escrita e dos códigos de acesso a linguagem da informática a vivência no universo telemático poderá estar incompleta.

O letramento informacional, diz (WARSCHAUER, 2006), não é ligado somente ao conhecimento do “manusear” (dominar o navegador e o motor de busca) a internet; é possível ver também o letramento crítico refinado. O acesso às informações, continua o autor, não pode ser visto de forma binária, ter ou não ter informação, mas com quais gradações devemos lidar até chegar aos polos possíveis de ter ou não ter informação.

Warschauer diz em seu texto que não é possível encontrar um fator único para justificar a exclusão digital e que a binaridade, acessa ou não acessa, é insuficiente para abarcar a

complexidade do tema. Para além da renda econômica, do domínio das TICS é importante tanto quanto estes dois temas é a questão da infraestrutura técnica do lugar de que se fala, tema explorado acima no acesso do lugar.

Quando falamos de internet por banda larga fixa ou móvel é imprescindível o acesso a energia elétrica, lugares onde não existe energia elétrica é praticamente impossível acessar a internet a partir destes territórios. A existência de rede telefônica é outro fator importante que influencia estar ou não no mundo online.

A tele densidade²⁸ é um aspecto que deve ser considerado quando é abordado o tema de desigualdade digital pois a internet por banda larga fixa na maioria das vezes precisa de linha telefônica fixa instalada no domicílio. E se esta possibilidade não pode ser contemplada a forma possível de conexão a internet é por smartphones ou por banda larga móvel.

A energia elétrica e a tele densidade estão inseridos no universo da infraestrutura técnica que são requeridos num possível acesso a internet e ligados diretamente ao contexto geopolítico social do território.

A energia elétrica é indispensável para que se possa utilizar a internet. Tanto o acesso a esta fonte de alimentação quanto a estabilidade do fornecimento elétrico. Segundo matéria veiculada no Globo.com²⁹ a periferia sofre mais com a interrupção de energia que os bairros mais ricos:

“Embora paguem exatamente o mesmo valor pela energia elétrica, os consumidores das periferias em grandes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro têm padrões de qualidade inferiores aos de bairros nobres no que se refere à interrupção do serviço, conforme apontam dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel, 2009).”

A minha vivência em Pedra de Guaratiba, num bairro central deste lugar é que existe uma instabilidade no fornecimento de energia elétrica. Enquanto escrevia este parágrafo houve um episódio de interrupção no fornecimento elétrico. Isso significa esperar alguns minutos para verificar se algum tempo depois pode ser interrompida novamente, pois a regra é ser interrompida algumas vezes até a interrupção total como pode ser um evento isolado.

²⁸Tele densidade é a quantidade de linhas telefônicas fixas existentes numa determinada região por cem habitantes.

²⁹Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL1425830-5598,00-TOLERANCIA+A+CORTES+DE+ENERGIA+E+MAIOR+NA+PERIFERIA+APONTAM+DADOS+DA+AN+EEL.html>. Acessado em 29/05/2017.

Para além da espera significa religar o computador e torcer para que o trabalho desenvolvido não tenha sido perdido. Quebra o ritmo do desenvolvimento do trabalho. O dispositivo nobreak, que restitui por algum tempo a energia necessária à máquina computador funcionar faz barulhos constantes anunciando o pico de energia.

Na rua de minha residência existe tele densidade, há o potencial para o acesso ao mundo digital, contudo a infraestrutura técnica restringe o meu acesso no momento que não existem portas disponíveis para a contratação dos serviços de acesso à internet. Pago cerca de \$160,00 para uma franquia de 6GB de dados. Esse valor é superior ao de contratação de Wi-Fi pela operadora OI³⁰ que cobra a partir de \$54,90 por 2 MEGA.

A minha experiência anterior de acesso técnico a internet na zona sul e Barra da Tijuca é diferente do lugar atual na periferia do Rio de Janeiro. Enquanto que nas regiões mais desenvolvidas economicamente o acesso por WiFi de uma forma estável é uma constante naturalizada pelos usuários deste território, em Pedra de Guaratiba a conexão por banda larga fixa é rara e as condições meteorológicas influenciam fortemente o sinal da internet, que, às vezes, pode ser interrompido por horas. Numa entrevista a Lan House o usuário Samir, estudante de escola pública, 13 anos, responde a minha pergunta sobre as condições do sinal de acesso à internet em sua casa: “O sinal é bom, só fica ruim ou cai quando começa a ventar ou chover na região”.

Quando se pergunta de uma maneira ampla como é o sinal de acesso a WEB corre-se o risco de o interlocutor só ter a experiência dentro do próprio território de moradia e se basear de uma forma ensimesmada sem comparar com outros territórios.

A segregação sócio espacial é capaz de disciplinar os corpos para aderirem ao padrão precário, aqui na pesquisa olhemos para as mobilidades físicas e de acesso a internet, estabelecido pelo Estado.

Michel Foucault (1977) fala das sociedades disciplinares que emergem no Séc. XVIII e perduram por todo o Séc. XIX e encontram o seu clímax na metade do Século XX. Atualmente, além da sociedade disciplinar no Séc. 21 vemos a presença da sociedade de controle. Os dois tipos distintos de sociedade ora funcionam imbricadas ora separadas. Talvez a sociedade disciplinar não dê conta conceitualmente de toda a composição da sociedade por conta que a fábrica (um dos lugares de formatação de subjetividade) não consiga conter toda a

³⁰ Informação disponível no site: <http://www.oicombo.com/>. Acessado em 31/07/2017.

força de trabalho formal, informal e de desempregados. As subjetividades transbordam da circunscrição disciplinar e encontram consistência no novo tipo de sociedade chamada sociedade de controle.

Deleuze (1992) no texto *Post Scriptum* sobre as sociedades de controle afirma que a sociedade disciplinar é caracterizada por confinamentos em espaços fechados que atravessam e constituem a vida do indivíduo desde o seu nascimento até a morte. Primeiro a família, depois a escola, logo em seguida a fábrica, vez por outra o hospital, possivelmente a prisão, configurando-se assim a “geografia das subjetividades” (aspas nossas) em ambientes com as suas normas institucionalizadas.

Deleuze diz que a sociedade disciplinar pode ser situada no tempo com a revolução francesa capitaneada por Napoleão Bonaparte e logo depois vem a sociedade de controle que aparece depois da Segunda Guerra Mundial. Nesse momento a população era significativamente pobre, cerca de três quartos dela estava suficientemente endividada para não caber mais no confinamento da fábrica.

Assim o aparecimento de guetos e favelas e espaços de segregação social explodem no mundo capitalista onde o trabalho não está mais somente na fábrica.

A organização do capitalismo contemporâneo, segundo alguns autores, não tem mais a centralidade na fábrica onde a produção era desenvolvida e monitorada, sofreu uma aglutinação dos processos de produção, circulação e consumo. De acordo com Giuseppe Cocco e Vilarim (2009) o aspecto material da produção, da acumulação de valor traz de volta o trabalho vivo sem a configuração da produção fabril.

A produção no capitalismo de fábrica, industrial, era assentada em espaço físico delimitado, o chão de fábrica, vinculado a um tempo para que esta atividade pudesse ser desenvolvida.

No capitalismo de hoje, imaterial, as regras utilizadas no capitalismo industrial já não têm mais o protagonismo de antes. A produção de valor extrapola os limites do chão de fábrica e este trabalho imaterial do novo capitalismo traz a tona novamente o conceito de “trabalho vivo” de Marx que explicita a possibilidade do indivíduo ser agente de constituição do mundo e construir uma vida social. Cocco e Vilarim dizem que hoje o capital se apropria do trabalho vivo como força de trabalho e desfazendo aquele tempo de trabalho e de “folga” que existia no trabalho de fábrica.

O trabalho imaterial é realizado nas redes sociais a partir da cooperação social que são independentes do comando capitalista, pois os meios de produção são estes entrelaçamentos sociais. O que existe no trabalho vivo segundo Cocco e Vilarim (2009, p.176) “é uma convergência de articulações entre informações, determinações, subjetividades, que perpassam as fronteiras entre trabalho material e imaterial”.

O novo capitalismo está alicerçado na técnica, nas redes telemáticas que favorecem as relações sociais e o aumento do capital social. E se a acumulação de valor está na cooperação social nas redes sócias é de suma importância haver a possibilidade de acesso à internet em lugares pobres.

Virno (2004) isola a linguagem como elemento-chave para se entender estas novas formas laborais. O autor diz que as competências da linguagem e da comunicação são os meios de produção da contemporaneidade.

Se os usuários de uma determinada região não têm um acesso facilitado às redes sociotécnicas em função da renda, da infraestrutura e da competência educacional/informacional é pertinente achar que os mesmos podem em determinada medida estar em desigualdade digital em relação aos que minimamente tem acesso a estes itens descritos. E que estes indivíduos possam vivenciar uma precarização nas suas possibilidades de trabalho na sociedade atual.

Desde quando vim morar em Pedra de Guaratiba pude sentir fortemente uma diminuição nas minhas interações sociais pela distância e pela dificuldade técnica relativa a comunicação (voz e dados) no lugar. Talvez se eu tivesse nascido nesse lugar isso pudesse passar despercebido. Todas as vezes que eu preciso ir a Barra da Tijuca ou ao centro da cidade eu utilizo dois aplicativos que me auxiliam na decisão da rota e no modal de transporte.

Antes utilizava alguns aplicativos que utilizam plataforma colaborativa para deslocamentos físicos; hoje utilizo os mesmos com parcimônia tendo em vista que as vezes estes aplicativos não carregam totalmente por conta do preço do sinal de acesso à internet.

A primeira dificuldade é com relação ao aplicativo Waze, primeiro porque o uso desta plataforma consome a franquia de dados e o sinal da operadora não consegue carregar o aplicativo. Esta plataforma colaborativa utiliza informações espaciais fornecidas por voluntários que estão em dada posição geográfica com a finalidade de criar mapas que auxiliam nos deslocamentos urbanos.

Além deste aplicativo sou usuária do Centro de Operações do Rio (COR)³¹ que faz parceria com alguns aplicativos relacionados ao trânsito, ao transporte público, a acessibilidade e alertas sobre quaisquer eventualidades que possam interferir na vida urbana.

Esses dispositivos tecnológicos citados acima dizem respeito às chamadas cidades inteligentes ou “Smart Cities”.

As recentes organizações espaciais, assentadas no suporte técnico e digital, são chamadas de espaços inteligentes. Estes espaços são alimentados e retroalimentados pelas evoluções técnico-científicas e informacionais sofrendo influências diretas do processo da globalização econômica incrementada a partir de 1980 com a queda do muro de Berlim e a “democratização”, em pequena medida, do acesso a internet. Os espaços inteligentes são reconhecidos como dispositivo que abrigam o planejamento e gestão inteligente do espaço urbano.

Outro conceito de espaços de inteligência foi desenvolvido em 1999 por Van Den Berg que quando aplicado a regiões, sistemas e organizações é relacionado à competência em analisar a informação. Komninos (2002) afirma que as regiões ou cidades de inteligência situam no mesmo plano o ambiente digital e as comunidades reais. Neste território é visto um avançado nível de conhecimento partilhado na mesma área geográfica. Nestes lugares é necessária uma infraestrutura de acesso às Tecnologias de Informação e de Comunicação e que a gestão do conhecimento seja otimizada. Os espaços de inteligência, muitas vezes, não se estendem pela cidade como um todo. Podemos entender esses territórios como bolhas ou ilhas tecnológicas dentro de um mesmo espaço urbano. A comunicação das cidades inteligentes é feita de forma horizontal, quando os pares que produzem ou fazem tecnologia criam redes de conhecimento. Para além da horizontalidade, as cidades inteligentes podem ser redes de comando vertical quando os agentes estão nos países desenvolvidos capitaneando o capital técnico e econômico das pesquisas das cidades inteligentes. Os espaços de inteligência são lugares com bastante informação e gestão do conhecimento. Isso não quer dizer que na horizontalidade geográfica não possa existir áreas de extrema pobreza e nenhum suporte digital ao alcance dos moradores destes territórios. Os efeitos ou benefícios do ambiente inteligente podem passar bem longe

³¹Centro de monitoramento auxiliado por 30 órgãos (secretarias municipais e concessionárias de serviços públicos) estão integrados no edifício para monitorar a operação da cidade e minimizar seus impactos na rotina do cidadão ou durante a realização de grandes eventos. Durante 24 horas por dia, nos sete dias da semana, o COR busca antecipar soluções, alertando os setores responsáveis sobre os riscos e as medidas urgentes que devem ser tomadas em casos de emergências, como chuvas fortes, deslizamentos e acidentes de trânsito. (<http://cor.rio/>)

daquela comunidade próxima fisicamente. As redes formadas, no modo horizontal ou vertical, são estabelecidas por pares técnicos, informacionais e científicos. Para além da proximidade geográfica, estas duas realidades distintas rivalizam aos olhos do protagonismo econômico, social e cultural dentro de uma mesma cidade com frequência. Em lugares pobres com baixo Índice de desenvolvimento humano (renda, escolaridade, longevidade) existe a dificuldade de acesso a internet, seja pela compra do computador, pela contratação dos serviços de telefonia que permitem o acesso a WWW e pelo domínio das TICs.

Os moradores de Pedra de Guaratiba são prejudicados em função destes fatores descritos acima que favorecem a desigualdade digital. O uso dos benefícios das plataformas digitais inteligentes facilita a mobilidade urbana, alertam sobre intercorrências cidadinas, monitoram a meteorologia, enfim, diminuem transtornos na vida do indivíduo.

As cidades inteligentes podem ser mais um elemento de segregação espacial quando as mesmas funcionam em regiões geográficas pobres contrastando com a bolha tecnológica e de conhecimento que existe em seus interiores, e, para além dos seus muros existem áreas extremamente pobres onde talvez os moradores da região sequer tenham acesso à internet. (artigo que fala da bolha territorial).

Um dado da pesquisa mostra que a categoria empregado doméstica foi a que mais cresceu no acesso da plataforma da WEB. Acessar ao mundo digital para além das possibilidades pessoais de renda e de condições técnicas do lugar do domicílio pode ser um caminho, uma linha de fuga para driblar os ditames do capital para modular o acesso a internet.

Vimos até aqui que os moradores de Pedra de Guaratiba enfrentam problemas para acessar a rede mundial de computadores por múltiplos fatores. Mas para além destas dificuldades alguns deles, como mostram algumas entrevistas insistem na conexão à internet. As ações de contra poder são observadas quando principalmente os jovens, contrariando as expectativas das modalidades gerais do disciplinamento, adquirem o dispositivo que acessa as redes telemáticas e conseguem o acesso a internet por seus próprios meios. Duas entrevistas concedidas por dois moradores do bairro mostram a não conformidade as dificuldades no acesso online. As entrevistas foram realizadas em duas Lan Houses.

Cryslaine, 15 anos, estudante de escola pública usa o Wi-Fi da secretaria da escola descobriu a senha e acessa a internet de forma clandestina. O seu telefone não conta com pacote de dados.

Edson, 31 anos, proprietário da Lan House especializada no atendimento a usuários de jogos online tem um pacote de dados de 10GB no telefone, mas no seu domicílio o sinal é inexistente. Pergunto se esse fato o desestimula a “usar a internet” e ele diz: “vou procurar sinal melhor para fazer o que eu preciso na internet porque sou brasileiro e não desisto nunca”.

Na maioria das entrevistas realizadas por mim o acesso ao universo online, na maioria das vezes, apresenta alguma dificuldade, ou de ordem técnica, de renda econômica ou de falta de interesse. Neste último caso estes usuários que não se importam em acessar a internet tem a escolaridade até o nível médio e a renda, em média, de dois salários mínimos.

A maior parte dos respondentes diz ter banda larga fixa no domicílio e poucos têm franquia de dados no telefone que normalmente é pré-pago, funcionando a partir de créditos inseridos para uso posterior da internet.

A pesquisa suplemento TIC da PNAD analisa o uso da internet em todos os estados brasileiros, detalha se o uso é feito por banda larga fixa ou por banda larga móvel, mas não isola como parâmetro centro-periferia. Diante dessa lacuna vemos a necessidade de investigação mais acurada nesse aspecto que acreditamos ser de grande relevância para identificarmos zonas de segregação e/ou exclusão espacial e digital

A periferia de Pedra de Guaratiba apresenta dificuldades no acesso à internet por vários fatores elencados acima. Alguns usuários tentam “driblar” os problemas “dando o seu jeito”, ou usando no trabalho, ou obtendo senhas não autorizadas ou “tateando” o lugar com sinal mais produtivo.

Essa não conformidade com a situação ordinária de um lugar, a transgressão do que é permitido faz com que a norma se modifique por caminhos não previsíveis.

3.5 Linhas de Fuga

Gilles Deleuze e Felix Guatarri (2004) quando desenvolvem o texto *Mil Platôs* pensam a subjetividade por camadas que se imbricam, por pontos pontilhados, a questão do múltiplo na forma imanente, deixando de situar o pensamento na forma binária, do tipo sujeito/objeto ou mesmo por dicotomia. Essa lógica dualista é proposta por algumas disciplinas como a psicanálise, a informática e a linguística, entre outras. O conceito de “rizoma” foi proposto

para dar conta da teoria das multiplicidades. “Um platô está sempre no meio, nem início nem fim. Um rizoma é feito de platôs.” (DELEUZE e GUATARRI, 2004, p.33).

O pensamento binário é efetuado por linhas que dependem de um ponto, ou por verticalidade ou por horizontalidade, delimitando um contorno da área de ação, perfazem uma zona estriada que por sua vez está contida em circuitos molares, arborescentes e de uma determinada maneira autoritários quando fecham as possibilidades de fuga do discurso posto em cena sem chances de visualização da obscena.

Já o rizoma é do tipo nômade, sem direção pré-definida, sem lugar de partida e muito menos de chegada, pois no meio pode-se ter um ponto pontilhado isolado que faz o pensamento chegar ou não a vários lugares. O rizoma é da ordem do espaço liso, do tecido que é constituído o deserto, onde as possibilidades não obedecem a ordem do labirinto com entrada e saída. É o acaso que pode acontecer no ocaso da desesperança, onde não havia possibilidade racional prévia, é o inusitado potente que arboresce sem forma, mas com o desejo latente de não acomodação. Para além da necessidade da renda econômica e de uma estrutura eficiente dos serviços telemáticos o jovem estudante morador desse território acessa a rede mundial de computadores, contrariando a lógica geopolítica vista num lugar de periferia.

E a partir desse processo disruptivo podemos pensar na idéia de multiplicidades, de uma flor que nasce no deserto, de rizoma. A não- acomodação aos limites externos e transcendentais, que normatizam e tornam estéreis os sujeitos que se sujeitam ao padrão molar, maior, é possível e passível de encontrar um obstáculo, uma resistência ao instituído, ao frequente.

A voz dos subalternos, das minorias, pode minimamente ser ouvida enquanto existir o acesso aos meios de comunicação; principalmente nas mídias pós-massivas³² onde seja possível a interação do usuário na forma de receptor e emissor das informações.

Foucault (2001) no texto *Saber Sujeitado* propõe que a produção dos discursos pode ser entendida como uma reprodução dos saberes ou como um exercício de autonomia do protagonista que produz saberes.

A primeira forma é chancelada pelo regime de conhecimento comum, onde a produção do discurso é uma espécie de palimpsesto que incorpora discursos científicos e informais; sendo a sistematização e a funcionalidade destes “blocos de saberes históricos” uma máscara das

³² Segundo Lemos (2007) “As mídias pós-massivas (eletrônico-digitais) permitem a comunicação bidirecional através de um fluxo de informação em rede.

“lutas” e “enfrentamentos” como reforço a uma visível couraça de erudição que envolve este saber.

Ainda de acordo com Foucault o outro saber sujeito é tributário das minorias, é o saber, desqualificado, descontinuadamente proferido por cada minoria, sem a unicidade científica e nem valor histórico. Podemos até sugerir um saber subalterno, emitido pelos sujeitos oprimidos nas suas possibilidades de expressão. As vozes que podemos citar como emissoras desses sujeitos passam pelos doentes psiquiátricos, pelos presidiários, enfermeiros, médicos, enfim, o discurso que não seja caracterizado como o do senso comum, mas aquele individualizado, não hierarquizado pelas ciências. Esses discursos ainda segundo este autor são de natureza político-históricos que enxergam a política como luta resistência, diferentemente dos discursos filosófico-jurídico que tentam apaziguar os ânimos, reconciliar estas vozes em um uníssono.

O contato e o acesso ao mundo digital e ao universo da internet pode ser uma das vias de expressão do sujeito morador de periferia do Rio de Janeiro, onde o acesso às informações por meio da internet seja precário. A dinâmica interacional de recepção, produção e reprodução dos discursos no mundo WWW possibilita uma ampliação do alcance destes discursos das minorias que por condições sociopolíticas e econômicas possam estar em alguma medida, emudecidos.

Se fizermos um corte sagital técnico e social no presente vemos que nesse lugar pobre os mais idosos não acessam a internet, bem como os sujeitos que não tem escolaridade, ainda que sejam jovens e os indivíduos que não nasceram imersos no território da internet.

Que disparidade de renda e de escolaridade existe entre os indivíduos usuários de lugares figurando nos primeiros lugares da lista, acompanhada de um território com tecnologia mais desenvolvida? Que efeito a renda, a escolaridade e o lugar de origem do acesso influenciam a mobilidade?

No território de Pedra de Guaratiba a mobilidade urbana é desenvolvida de maneira mais precária ao que vemos no centro da cidade. A renda é um fator determinante nos deslocamentos do morador desse lugar. Ou porque vai fazer o deslocamento de forma privada (automóveis) ou porquê dessa forma terá a possibilidade de arcar com as tarifas dos transportes públicos.

De acordo com A União Internacional de Telecomunicações (UIT) das Nações Unidas em matéria publicada em Setembro de 2015³³, o Brasil faz parte de um grupo de países onde mais da metade da população tem acesso a internet (57,6%). Ainda assim o número de “desconectados” no país é bastante expressivo, pois cerca de 40% não acessam a plataforma da internet e são excluídos da cidade digital.

Diante da perspectiva do poder, vimos alguns pontos de vista da sua operacionalidade, de como a supressão ou precarização das mobilidades espacial, geográfica em territórios de periferia pobre pode produzir lugares de segregação espacial a partir das condições inerentes ao transporte público. Os valores da tarifa e o bem-estar dentro do dispositivo são temas centrais no deslocamento na cidade.

Na mobilidade informacional, neste território de periferia vemos muitas similaridades ao panorama da mobilidade urbana. As dificuldades seguem a ordem estrutural da operação dos dispositivos público de transporte. Dificuldades de acesso à moradia e na escola; ou por conta da precariedade do sinal da internet ou em função dos valores cobrados em um plano de assinatura de banda larga.

³³Disponível em: <https://nacoesunidas.org/brasil-sobe-em-ranking-de-acesso-as-tecnologias-da-informacao-em-2015-mas-fica-na-61a-posicao/>. Acessado em 12/01/2016

Considerações Finais

Ao longo do primeiro capítulo, a partir do método etnográfico, caminho que encontrei para relatar a minha experiência relacionada às mobilidades espacial e informacional (uso da internet) numa periferia da zona oeste do Rio de Janeiro. Desenvolvi a entrevista semiestruturada, o diário de bordo e a observação participante como ferramentas etnográficas que me permitiram fazer inferências de um universo amplo a partir de um microcosmo de informações colhidas e observadas no decorrer da pesquisa.

A dificuldade em me deslocar pelo transporte público em função da frequência de ônibus e vans, do horário de funcionamento dos modais e das condições precárias de bem-estar³⁴ afetou consideravelmente o prosseguir da pesquisa. A essa dificuldade acrescentavam-se as dificuldades vividas na busca de acesso à internet, o que causava uma percepção de imobilidade total, marcada pela dificuldade de comunicação, conhecimento e encontro com o outro. Visto essas dificuldades imbricadas, tornou-se premente investigar a “coincidência” do modo de operar de cada mobilidade, a virtual e a material. De que maneira a imobilidade vivida no transporte público reforçava ou se relacionava com a dificuldade de uso da plataforma da internet?

No segundo capítulo explorei nas entrevistas a vivência do morador nos relativos ao transporte espacial (físico), os percursos mais frequentes e quais os modais de transporte mais utilizados.

Em Pedra de Guaratiba a maioria dos deslocamentos é feita a pé, existem muitos pedestres circulando por toda a região. A escola é um dos motivos para a maior parte desse tipo de deslocamento.

A bicicleta também é utilizada como meio de transporte para ir à escola e acessar a estação do BRT. Existe uma espécie de estacionamento das “bikes” na cerca de um terreno que fica ao lado da estação Mato Alto.

As motocicletas também fazem deslocamento expressivo de passageiros dessa estação a vários destinos, desde a comunidade do Piraquê como também a localidades próximas.

³⁴ O bem-estar diminuído pode ser traduzido por espera no ponto do ônibus, falta de conservação dos dispositivos públicos, trocas de modais até o centro da cidade, desconforto no ônibus por lotação excessiva e a demora nos percursos (tempo)

Existe o serviço municipal de transporte escolar que, além dos alunos e pais da rede municipal, transporta de forma irregular os alunos e pais da rede estadual.

Os carros que circulam pela região são bastante deteriorados pelo tempo e sem conservação. Esses veículos não circulam normalmente pela Avenida das Américas em função da precariedade da manutenção e também da suposta documentação irregular.

É comum a “blitz” policial para verificar documentação dos veículos e dos condutores na entrada e na saída do Túnel da Grota Funda. Isso inibe os motoristas que ousarem atravessar a serra em direção à Barra da Tijuca de forma irregular. O curioso é que não existe fiscalização dos veículos e dos condutores no centro de Pedra de Guaratiba, mesmo que o estado dos veículos sugira que lá seria um lugar de arrecadação em multas.

No capítulo três abordei o universo do acesso a internet por moradores de diversos lugares do sub-bairro. As entrevistas realizadas são comuns aos temas da mobilidade espacial e de acesso às informações por meio da internet. A intercessão entre o deslocamento físico, a comunicação e o acesso a internet parece visibilizar o trinômio de forma crescente.

David Morley (2011) no seu artigo diz que a comunicação pode ser entendida como o transportar de informação, pessoas e commodities. A comunicação pode ser desenvolvida através da materialidade e da virtualidade. O autor diz que o imbricamento da comunicação virtual ao transporte de pessoas, commodities, capital e informação é constante e cita como exemplo o fato da virtualidade compreender o transporte material, que é a infraestrutura.

Em Pedra de Guaratiba podemos ver de forma expressiva esse imbricamento entre transporte de pessoas e o de informação. A precariedade do transporte de pessoas e do acesso à internet do ponto de vista estrutural parece confirmar que os dois temas são interdependentes.

A deficiente infraestrutura de acesso à internet neste lugar e o que isso pode representar em perda nos termos de capital humano, social e técnico onde a comunicação é protagonista dos processos de mobilidade.

Se o acesso à internet é prejudicado, o transporte de informações, commodities, capital é diminuído em proporções parecidas. E segundo os resultados da pesquisa é que quem tem um acesso regular à internet se movimenta mais, a mobilidade física é mais expressiva.

Morley (2011) afirma em seu texto que a velocidade é um elemento-chave na cultura contemporânea e cita como exemplo o empresário que usa helicóptero para se deslocar ao

trabalho e o tempo despendido é curto se for comparado ao tempo que a sua empregada leva para ir da sua casa ao trabalho.

De uma forma hipotética eu poderia complementar que a senhora prestadora de serviços ao senhor empresário pode fazer uso da internet a partir de um pacote de dados e que talvez no seu lugar de domicílio tenha algum tipo de problema na estrutura técnica de acesso ao mundo online.

David Morley do mesmo jeito que trabalha o conceito de velocidade opera no inverso da velocidade que é a espera que os pobres sofrem para se deslocar no mundo físico, a espera para baixar algum arquivo por conta da velocidade e custo da conexão, a espera por lugar na Lan House, a espera pela condução adequada.

É sabido que a internet é uma ferramenta utilizada para promover as redes sociotécnicas que são constituídas por capital social. Este capital é fomentado pela interatividade social, seja esta interação da forma mais próxima, com os amigos, família; seja de forma mais distante, com conhecidos e anônimos. Depois do surgimento da internet, as redes sociais técnicas explodiram em uso.

Os proprietários de Lan House que entrevistei ao longo da pesquisa de campo me disseram que o público é constituído de jovens com intenção de lazer, na maioria das vezes e de adultos em busca de apoio técnico para serviços burocráticos. Em bairros mais abastados não é comum ver Lan House a não destinada ser serviços destinados a estrangeiros.

Edson, um dos proprietários de Lan House diz que os meninos que frequentam o seu negócio o fazem menos por não ter acesso a internet do que pela socialização com os colegas de jogos. O capital social é o ganho interacional obtido a partir da relação entre dois ou mais agentes sob a batuta de normas, leis, instituições e relacionamentos, segundo Marteleto e Silva (2004).

A vantagem da Lan House é que o capital social é estimulado na interatividade entre os pares analógicos e online. Se olharmos por essa perspectiva o capital social diminuído em função da desigualdade digital ganha oxigênio quando se contabiliza a interação social no lugar (Lan House) e no espaço (internet).

A partir desta situação de interação física e virtual na Lan House é possível ativar os laços fortes³⁵ quando os amigos se ajudam mutuamente para atingir o objetivo do jogo e os laços fracos³⁶ serão estimulados quando estes meninos jogam com outros colegas que estão em outro território.

A desigualdade digital pode se apresentar em modulações que variam com a forma e intensidade do acesso de acordo com fatores endógenos ou exógenos. A exclusão digital pode ser entendida como um indivíduo que está excluído do mundo online por algum fator externo (infraestrutura ou renda) ou fator interno (letramento, motivação).

O entendimento de exclusão digital segundo Warschauer (2006): “Pressupõe uma cadeia de causalidade: a falta de acesso à informática e à internet reduz as oportunidades de vida” (p.23). O Autor ainda complementa afirmando que o inverso é verdadeiro; que os indivíduos que já estão às margens da sociedade terão menos chances de acesso à internet e a informática.

Ainda com as dificuldades inerentes ao território de periferia foi possível observar que existem forças opostas às da imobilidade e da exclusão. Os jovens que conseguem a senha da secretaria da escola para acessar a internet de forma clandestina, a estudante que vai à Lan House acessar o universo da empregabilidade por meio digital; o dono da Lan House que busca sinal da internet nos lugares próximos a sua casa e os jovens que se encontram para jogar em Lan House, aumentando seu potencial social, são alguns exemplos de como, em Pedra de Guaratiba, os moradores, na maioria das vezes, os mais jovens, buscam diminuir a assimetria de acesso físico e informacional.

³⁵ Nos vínculos fortes, segundo Granovetter (1973) os laços são desenvolvidos com pessoas amigas, próximas, com pensamentos e condutas parecidas às nossas.

³⁶ Nos laços fracos a diferença é elemento-chave nessas vinculações, pois indivíduos conhecidos provavelmente têm acesso a redes sociais diferentes podendo isso ser a ponte para o incremento relacional baseado em novas informações, novos contatos

REFERÊNCIAS

AUGÈ, M. Por uma Antropologia da Mobilidade. Maceió: EDUFAL: UNESP, 2010.

BAKHTIN, M. Problemas da Poética de Dostoiévski. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1981.

BAKHTIN, M. e VOLOCHINOV, V. Marxismo e filosofia da linguagem. São Paulo: Editora Hucitec, Annablume, 2002.

BOURDIEU, P. The forms of capital. In: RICHARDSON, J. (Comp.). Handbook of theory and research for the sociology of education. New York: Greenwood, 1985.

BICHIR, R.; C.. Investimentos públicos, infraestrutura urbana e produção da periferia em São Paulo. Espaço & Debates, São Paulo, n.42, p. 9-30, 2002.

CAIAFA, J. Comunicação e diferença nas cidades. Lugar Comum – Estudos de Mídia, Cultura e Democracia, n.18, nov.2002/jun.2003.

CAIAFA, J. Trilhos da cidade: viajar no metrô do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 7Letras. 2013.

CAIAFA, J. Aventuras da cidade: ensaios e etnografia. Rio de Janeiro: FGV Editora. 2007.

CARVALHO, O, B, de M; SÁ, S, P. Em Defesa da Etnografia: sociabilidade e inclusão digital em lanhouses e telecentros. In: Pesquisa empírica em comunicação. Compós 2010. Paulus. P. 295 a 313.

COCCO, G.; ALBAGLI, S. Revolução 2.0: e a crise do capitalismo global. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

COCCO, G, M.; VILARIM, Produção de conhecimentos por meio de conhecimentos: a outra produção no capitalismo cognitivo. 2013. Disponível em URI: <http://hdl.handle.net/123456789/1609>. Acesso em 15/03/2017.

COUCH, L. & JONES, W. (1997) Measuring Levels of Trust. Journal of Research in Personality. 31: 317-336.

DELEUZE, G. PARNET, C. Diálogos. Trad. Eloisa Araújo Ribeiro, São Paulo: Escuta, 1998.

DELEUZE, G. Conversações. 2 ed. São Paulo: Editora 34, 1996.

DELEUZE, G. GUATTARI, F. Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia. Vols. 1 e 5. Ed 34. 2004.

DELEUZE, G. / GUATTARI, Felix. O que é a Filosofia? Tradução de Bento Prado Jr. E Alberto Alonso Muniz. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

DOURADO, F. et al. Os novos empreendimentos na Baía de Sepetiba e o passivo ambiental da CIA mercantil e Industrial Ingá. Disponível em <http://redebraspor.org/livros/2012/Braspor%202012%20-%20Artigo%2012.pdf>. Acesso em Março de 2017.

DURSTON, J. El capital social campesino en la gestión del desarrollo rural: diádas, equipos, puentes y escaleras. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2002.

ELIAS, N. A sociedade dos indivíduos. Rio de Janeiro : Zahar, 1994.

FOUCAULT, M. Microfísica do poder. Tradução Roberto Machado. 24. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2007.

FOUCAULT, M. História da sexualidade: a vontade de saber. Tradução de Maria Thereza da Costa Albuquerque. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1985. v. 1.

_____. Space, knowledge and power, in power: The essential works of Michel Foucault, 1954-1984 vol.3, Ed. Faubion J D, 2001.

_____. A ordem do discurso. São Paulo: Editora Loyola, 2010.

_____. Vigiar e Punir: nascimento da prisão. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

GRANOVETTER, M. The strength of weak ties. American Journal of Sociology, Chicago, v. 78, n. 6, p. 1360-1380, May 1973.

HESS, D. J. *Alternative Pathways in Science and Industry: Activism, Innovation, and the Environment in an Era of Globalization*. MIT Press, 2007.

KAZTMAN, R. *Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos*. Revista de la CEPAL, Santiago do Chile, n.75, p.171-189. dec.2001.

KOMNINOS, N. *Intelligent cities: innovation, knowledge systems and digital spaces*. Spon Press, Londres, 2002.

LAZZARATO, M.; NEGRI, A. *Trabalho Imaterial: formas de vida e produção de subjetividade*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LEMOS, A. ; COSTA, L.F. *Um modelo de inclusão digital: o caso da cidade de Salvador*. Revista de Economía Política de las Tecnologías de la Información y Comunicación. www.eptic.com.br, Vol. VIII, n. 6, Sep. – Dic. 2005.

LUNDASEN, S. (2002), "Podemos Confiar nas Medidas de Confiança?". *Opinião Pública*, vol. 8, nº 2, pp. 304-327.

MARTELETO, R.; SILVA, A, B, de O. *Redes e capital social: o enfoque da informação para o desenvolvimento local*. Rio de Janeiro, 2004.

MASSEY, D. *Space, Place, and Gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1994.

MILHESSEN, V; MACHADO, D; PERO, V. *Mobilidade Urbana e Mercado de Trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. 2012. Disponível em: http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/272_RT.pdf.

MORLEY, D. *Communications and transport; the mobility of information, people and commodities*. *Media, Culture e Society*. Vol.33, número 5: 743-759, 2011.

MUMFORD, L. *The city in history*. New York: Harcourt, Brace & World, 1961.

NEGRI, A. *Por uma definição ontológica de multidão*. In *Cinco lições sobre Império*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

ORTIZ, R. *Um outro território: ensaios sobre a mundialização*. 2. Ed. São Paulo: Olho d'água, 1999.

PEIRCE, C. S. *Semiótica e filosofia*. Introdução, seleção e tradução de Octanny Silveira da Mota e Leônidas Hegenberg. São Paulo: Cultrix, 1975.

Santos, E, S. *Desigualdade social e inclusão digital no Brasil*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2006.

SORJ, B.; GUEDES, L, E. *Exclusão digital: problemas conceituais, evidências empíricas e políticas públicas*. Rio de Janeiro: Novos estudos-CEBRAP. 2005.

VAN DEN BERG, L. e BRAUN, E. *Urban Competitiveness, Marketing and the Need for Organising Capacity*. Urban Studies, 1999.

VIRILIO, P. *Guerra pura: a militarização do cotidiano*. São Paulo: Brasiliense. 1984.

_____. *Velocidade e política*. São Paulo: Estação Liberdade. 1996a.

VIRNO, P. *A grammar of the multitude*. NY, Semiotext(e), 2004.

VIVEIROS DE CASTRO, E. *O mármore e a murta: sobre a inconstância da alma selvagem*. In: _____. *A inconstância da alma selvagem*. São Paulo: Cosac & Naify, 2002a. 552 p.

WARSCHAUER, M. *Tecnologia e Inclusão social*. São Paulo: Editora Senac São Paulo. 2006.

WOOLCOCK, M. *Theory and Society* (1998) 27: 151.
<https://doi.org/10.1023/A:1006884930135>