

**MORADIAS PRECARIAS NA FAIXA DE DOMINIO FERROVIÁRIO
NA PERIFERIA DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE
JANEIRO: O CASO PÁTIO FERROVIÁRIO EM JAPERI.**

Matheus Santos da Silva

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)

mssgeo@yahoo.com

RESUMO

Este artigo tem como objetivo contribuir com o debate sobre a questão da moradia na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), considerando o estudo de caso das situações que envolvem a (re)produção espacial em terras urbana localizadas na faixa de domínio ferroviário e o cotidiano de precarização da vida, com um recorte espacial do município de Japeri. Levantando questões e realizando o debate sobre as alternativas que as populações, sobretudo as mais empobrecidas, tomam para encontrar um local onde possam construir suas moradias, e as dificuldades cotidianas, visto a presente ausência dos serviços públicos, com destaque para os essenciais.

Palavras chave: Moradia, Desigualdade socioespacial, Urbano.

GT 12- Produção do espaço urbano numa perspectiva crítica.

1. INTRODUÇÃO

Os anos de 2020, 2021 e 2022 ficarão marcados na história da humanidade por um acontecimento ímpar, a pandemia do novo coronavírus¹ (SARS-CoV-2), que está afetando drasticamente as dinâmicas e organizações das pessoas em todo o globo. Trata-se de um pequeno agente infeccioso de escala microscópica que ataca profundamente o corpo humano e é transmitido de pessoa para pessoa, principalmente em aglomerações.

A pandemia escancarou uma série de crises pela qual a humanidade está atravessando, como a crise ambiental global², embora ela seja provocada por diversas questões, como as mudanças climáticas, a integridade da biosfera, e a mudança do uso do solo, que possuem uma profunda relação com a lógica de produção capitalista e o avanço do sistema econômico sobre novas áreas. Uma dos impactos da crise ambiental, é sua provavelmente relação com a origem de pandemia da Covid-19³, que afeta todas as formas de vida no planeta.

O atual modelo de globalização se aprofunda cada vez mais e o avanço do novo coronavírus sobre o globo não pode ser pensado sem levar em consideração a intensificação da mobilidade em escala mundial, as diversas metrópoles espalhadas ao redor do planeta rapidamente se tornaram grandes espaços de reprodução do vírus e ponto de partida para o interior dos respectivos países.

Como ele é facilmente transmitido, foram necessárias diversas estratégias para minimamente impedir sua disseminação, como realização de distanciamento social, quarentena, lockdown e proibindo aglomerações. As medidas de contenção do vírus passavam pelas pessoas ficarem isoladas nos seus espaços de habitação, mas como fazer tal medida sanitária se uma parcela da população não possui moradia?

Essa ‘nova’ dinâmica social atingiu drasticamente a organização social do trabalho e, conseqüentemente, o modo de produção capitalista. A crise econômica afeta cada vez mais a

¹ Ver também: <https://portal.fiocruz.br/pergunta/o-que-e-o-novo-coronavirus>. Acessado em 15/01/2022.

² Ver também: <https://www.bahia.fiocruz.br/pesquisadora-da-fiocruz-bahia-explica-relacao-entre-pandemia-e-meio-ambiente/>. Acessado em 14/01/2022.

³ Ver também: <https://www1.folha.uol.com.br/equilibrioesaude/2021/08/desmatamento-pode-aumentar-chance-de-novas-pandemias-diz-relatorio-de-harvard.shtml>. Acessado em 14/01/2022.

população trabalhadora brasileira, sobretudo as pessoas mais pobres⁴, com os preços de alimentos e itens básicos de higiene cada vez mais caros por conta das políticas econômicas que possuem o objetivo garantir o lucro das classes mais ricas, enquanto o povo que é empobrecido luta para ter acesso ao mínimo para se viver.

Com uma economia apresentando índices fracos de recuperação⁵, a principal política para a retomada das atividades econômicas deveria ser a imunização em massa, que sofreu ataques por parte do Executivo Federal. Embora o Brasil seja referência internacional em vacinação, o atual governo de extrema direita adotou uma política de omissão frente a pandemia⁶, o que resultou em mais de meio milhão de mortos e uma grande lentidão na aquisição de vacinas para a população.

Em quase todo o globo, os Estados têm respondido a pandemia através dos investimentos públicos, pois, essa tem se mostrado a forma mais eficaz de se enfrentar a pandemia com o menor impacto possível na vida das pessoas. A crise sanitária tem colocado em pauta na sociedade a necessária e fundamental luta em defesa da saúde e demais serviços/investimentos públicos, que por um longo período foram sucateados, precarizados, quando não privatizados, pelas políticas neoliberais.

Embora explicitada pela pandemia, a crise social que já vinha em curso foi aprofundada de forma violenta na pandemia. Inicialmente o Governo Federal pagou um auxílio emergencial à população, que só foi possível por que a oposição lutou incansavelmente, pois, a política do governo sempre foi a omissão⁷ perante as necessidades da população. A volta do Brasil ao mapa mundial da fome⁸ evidencia o nível de preocupação que o Governo Bolsonaro tem com o povo brasileiro, sobretudo os mais pobres.

⁴ Ver também: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/podcast-e-tem-mais-inflacao-de-alimentos-pressiona-familias-de-baixa-renda-e-ameaca-combate-a-fome/>. Acessado em 14/01/2022.

⁵ Ver também: <https://brasil.elpais.com/brasil/2021-06-22/brasil-encara-recuperacao-fraca-prejudicada-pelo-ritmo-da-vacinacao-o-desemprego-e-a-inflacao.html>. Acessado em 15/01/2022.

⁶ Ver também: <https://www.nexojornal.com.br/extra/2021/12/31/Bolsonaro-deturpa-e-omite-fatos-sobre-a-pandemia-em-pronunciamento>. Acessado em 15/01/2022.

⁷ Ver também: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2021/12/15/mpf-acusa-governo-federal-de-omissao-e-pede-indenizacao-para-familias-e-vitimas-da-covid-19.ghtml>. Acessado em 14/01/2022.

⁸ Ver também: <https://www.band.uol.com.br/noticias/jornal-da-band/ultimas/brasil-volta-ao-mapa-mundial-da-fome-16346961>. Acessado em 14/01/2022.

Está sendo vivenciado as consequências de um aprofundamento do capitalismo neoliberal no país, através de um projeto político e econômico que implementou um reordenamento no Estado brasileiro com uma série de reformas político-administrativas (com destaque para a Emenda Constitucional 95, a reforma trabalhista e a reforma da previdência social...), a destruição de direitos sociais e o desmonte das empresas e instituições públicas.

Enquanto o mundo lida com a pandemia do novo coronavírus através de investimentos em serviços públicos, o Brasil faz movimentos contrários, privatizando serviços básicos como o acesso a água potável e os Correios. Em meio a essa conjuntura de caos social, diversas crises e privatizações, a oposição de esquerda esteve presa em uma grande dicotomia, pois, seu método tradicional de ação é de massas e essencialmente aglomerante, justamente o que deve ser evitado na pandemia, mas mesmo assim ocorreram grandes protestos contra o Governo Federal e em defesa da vacinação.

Uma importante movimentação da esquerda, foi uma ação no Supremo Tribunal Federal (STF) onde solicitava a suspensão de despejos durante o período da pandemia, embora acatada pela Suprema Corte⁹, despejos aconteceram¹⁰, explicitando uma contradição por parte do Estado pois, se na pandemia as pessoas devem ficar em casa, como pode as forças de “segurança” tirarem a base da força e violência as pessoas de suas moradias?

Este trabalho pretende contribuir com o debate sobre o direito à moradia, estabelecendo uma relação analítica entre o que é assegurado pela legislação, e a realidade do cotidiano das pessoas que construíram suas moradias no espaço da faixa de domínio ferroviário, sendo o local definido para este trabalho, o pátio ferroviário localizado no município de Japeri, que faz parte da região metropolitana do Rio de Janeiro.

Para a construção deste artigo foi realizado um trabalho de campo em 18/12/2021 onde foram realizadas entrevistas qualitativas com pessoas que moram no local acima descrito, buscando levantar aspectos históricos, sociais e econômicos juntamente com uma pesquisa

⁹ Ver também: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/justica/noticia/2021-12/stf-valida-decisao-que-suspende-despejos-ate-marco-de-2022>. Acessado em 15/01/2022.

¹⁰ Ver também: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/07/31/crise-sanitaria-do-novo-coronavirus-faz-surgir-novas-favelas-no-brasil.ghtml>. Acessado em 15/01/2022.

bibliográfica social sobre o tema. As entrevistas foram registradas com o consenso das entrevistadas.

2. UM BREVE RESUMO DO DIREITO À MORADIA

Ao longo do século XX a classe trabalhadora conquistou importantes vitórias em relação a institucionalização dos direitos sociais, com destaque para a Declaração Universal dos Direitos Humanos¹¹, adotada e proclamada pela Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU) em 1948. O Estado brasileiro, enquanto membro da organização, deve adotar suas resoluções e, nesse sentido, foi assegurado na Constituição Federal de 1988 o direito à moradia deve ser garantido pelo Estado. É importante ressaltar que a garantia deste e de demais direitos sociais só foram conquistados por meio de diversas lutas e resistências da classe trabalhadores (como a luta pela reforma urbana na década de 1990) no país.

Embora o direito à moradia seja assegurado atualmente pela Carta Magna à toda população do país, sua garantia na prática é diferente da que a Lei diz, mesmo com a realização de políticas habitacionais por parte do Estado, como o programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), o déficit de moradia não diminuiu, pelo contrário, aumentou. Segundo os dados da cartilha déficit habitacional e inadequação de moradias no Brasil elaborado pela Fundação João Pinheiro, em 2016, 22,9% das moradias brasileiras se encontravam na classificação de moradias precárias, que seriam as moradias improvisadas de acordo com a classificação metodológica da fundação, em 2019, este número foi para 25,2%.

A política urbana brasileira possui alguns instrumentos legais de grande importância para a organização e administração do espaço urbano, a exemplo do Plano Diretor, uma legislação da esfera municipal que é obrigatória para todo os municípios com a população acima de 20 mil habitantes. Dentre muitas funções, uma delas é definir as áreas para habitação de interesse social, ou seja, o espaço destinado para as moradias populares.

¹¹ Ver também: <https://www.unicef.org/brazil/declaracao-universal-dos-direitos-humanos>. Acessado em 26/01/2022.

O poder econômico está estreitamente relacionado ao poder político no Brasil, e há uma extensa bibliografia que trata sobre o assunto. Nesse sentido, é comum que alguns Legisladores Municipais atuem politicamente em prol de interesse do setor privado, sendo o capital imobiliário um ramo desse setor que possui forte atuação quando se trata sobre o plano diretor.

Os frutos dessas relações se concretizam no espaço urbano, com a implementação de políticas que favorecem os processos de especulação imobiliária, a segregação socioespacial, a mercantilização do espaço e a desigualdade espacial. Os resultados dessas políticas urbanas são nocivos para a vida urbana. Nas metrópoles brasileiras, as populações mais pobres são cada vez mais excluídas dos espaços centrais, só conseguindo acesso à terra urbana em áreas cada vez mais distantes dos espaços que possuem infraestrutura urbana. Segundo RODRIGUES (1988, p.20) *“As diferenças de preço relativas à localização, em áreas beneficiadas ou não com os equipamentos de consumo coletivos, referem-se à produção social da cidade, ao investimento realizado na área onde se localiza a terra e não necessariamente a própria terra.”*.

Com isso, as pessoas mais pobres são destinadas a morar em locais cada vez mais precários de infraestrutura urbana e oferta de serviços (públicos e privados), na região metropolitana do Rio de Janeiro (assim como em qualquer outra metrópole no globo). É comum a existência de moradias em áreas ambientalmente sensíveis, como a beira de cursos d’água, barrancos e demais áreas de instabilidade, espaços que não são apropriados para a construção de moradias pois oferecem risco a vida, a mesma vida que em teoria deve ser protegida pelo Estado, esse quadro de exclusão é parte dos processos de especulação e segregação espacial, que para RODRIGUES (1998, P.20) *“Obtém-se para as áreas bem localizadas um lucro extra na venda da casa/terreno, além de usufruir de uma cidade bem equipada. Cidade produzida socialmente a apropriada individualmente.”*.

Como morar é necessário, a luta pela moradia acaba sendo uma luta, sobretudo, por espaço para se reproduzir da vida, as pessoas buscam alternativas em todos os locais possíveis, pois, o tempo da necessidade por um teto é o imediato. A garantida de moradia a população não é prioridade¹² do Estado brasileiro, e as poucas políticas habitacionais estão sendo desmontadas

¹² Ver também: <https://fdr.com.br/2022/01/17/programas-habitacionais-tiveram-corte-de-98-em-2021-o-que-esperar-para-este-ano/>. Acessado em 17/01/2022.

pelo Governo Bolsonaro, como o programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), que recentemente rebatizado de Casa Verde e Amarela.

A política habitacional do Estado brasileiro para sua população é justamente a ausência de uma política habitacional que garanta moradia digna à todas e todos, e assim, deixar para o mercado imobiliário lidar com a questão da moradia. O mercado lida excluindo do aceso aqueles que não podem pagar pela mercadoria terra urbana e/ou moradia. Na região metropolitana do Rio de Janeiro, segundo a Fundação João Pinheiro em 2017, o déficit por moradias era de 6,6%, sendo ele composto por 3,8% por habitações precárias.

3. A BUSCA POR ALTERNATIVAS

O local de estudo e pesquisa deste artigo é um pequeno trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil (E.F.C.B.), construída durante o Brasil Império, e que possuía em Japeri (Figura 1) um importante ponto de abastecimento das locomotivas, pois, é após a pequena cidade que se inicia o percurso da ferrovia na Serra do Mar rumo aos estados de São Paulo e Minas Gerais.

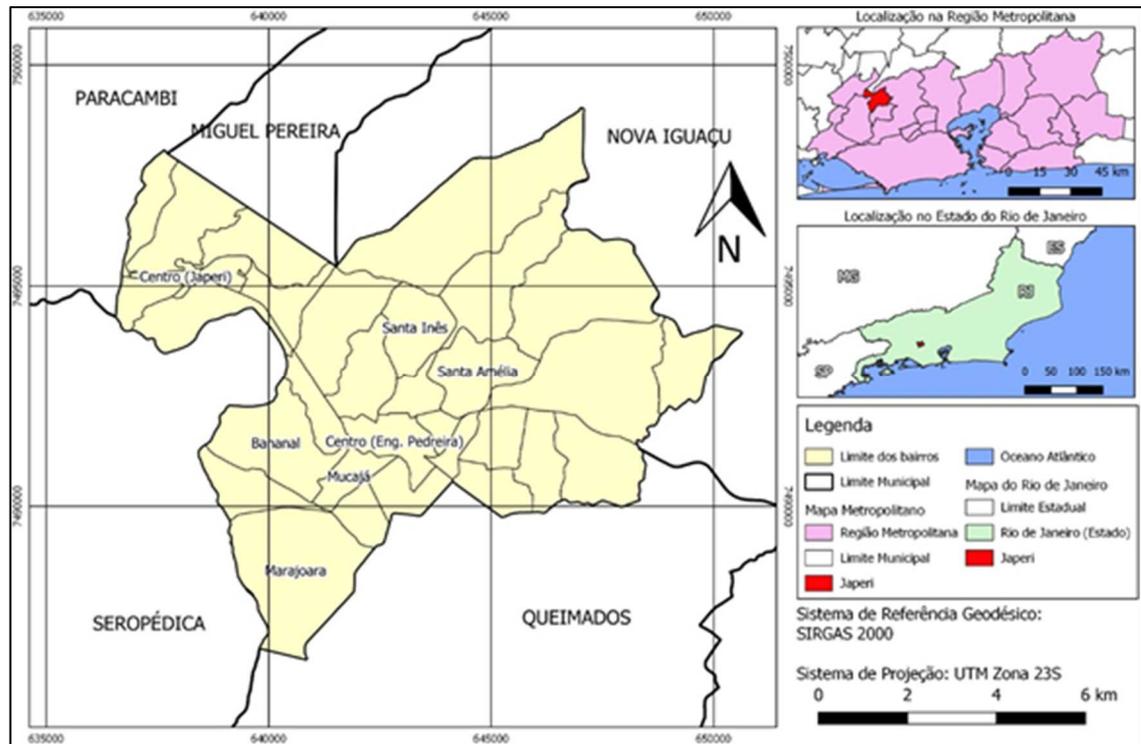


Figura 1: Localização do município de Japeri – RJ. Fonte: LEAL, E. O. (2020).

O relevo da região, as técnicas e tecnologias de construção do final do século XIX possibilitaram que a ferrovia realizasse a subida da Serra do Mar sem o auxílio de tecnologias extras (como ocorre na funicular entre Santos e Paranapiacaba - SP), dentro do declive suportado pelas locomotivas comuns, o que fez com que Japeri passasse a ter um papel estratégico ao longo da história para o transporte ferroviário fluminense. Para CARLOS (1992, p.47) “[...] a localização de uma atividade só poderá ser entendida no contexto do espaço urbano como um todo, na articulação relativa dos lugares.”. Uma evidência desta relevância (que ficou no passado) é o pátio ferroviário da cidade onde acontecia um grande entroncamento de diversas linhas e ramais com o mesmo objetivo, transpor a Serra do Mar.

O pátio ferroviário construído em Japeri reuniu as linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil (E.F.C.B.) e da Estrada de Ferro Leopoldina (E.F.L.), que ao longo do tempo e de diversas escolhas políticas realizadas pelos governos, o transporte ferroviário foi sofrendo com os processos de precarização e erradicação, sendo extintas as viagens interestaduais e para outras regiões do interior do estado. O desmonte ferroviário no Rio de Janeiro ocorreu de forma

tão profunda, a ponto do estado berço da ferrovia no Brasil só possuir em 2022 transporte de passageiros apenas na região metropolitana do Rio de Janeiro.

Quando o Poder Público constrói uma ferrovia ou rodovia é delimitado por ele a faixa de domínio¹³, que nada mais é do que um espaço não edificável de 15 metros (que pode ser aumentado) de largura (de acordo com a legislação em vigor em 2022) paralelo a cada lado da ferrovia ou rodovia.

Diferente do modal rodoviário, o ferroviário possui uma peculiaridade que se refere a inclinação topográfica ao longo do trajeto, por isso foram estabelecidas normas e diretrizes pela engenharia ferroviária para serem aplicados no planejamento e construção de uma via férrea, condicionando a construção da ferrovia a espaços com a menor variação altimétrica possível. A construção de uma ferrovia requer a execução de uma etapa chamada de terraplenagem, que é o trabalho de tornar determinado percurso estabelecido o mais plano possível por meio da utilização de técnicas e tecnologias.

Dito isto, podemos considerar que há dois fatores facilitadores que envolvem a localização na construção de moradias próximos as ferrovias, sendo eles a planificação do terreno, que segundo CARLOS (1992, P.48) “[...] os fatores vinculados ao relevo que se refletem nas possibilidades e custos da construção.”. A faixa de domínio se apresenta na paisagem urbana como um espaço “sem uso” para grande parte da população, embora que a ela esteja a serviço da circulação de objetos no espaço, sua aparente não de ocupação a torna um lugar de alternativa para as pessoas que precisam de moradia e não possuem outras possibilidades.

Para a entrevistada “L”, seu processo de ocupação no pátio ferroviário de Japeri ocorreu da seguinte forma:

“Eu morava de aluguel e era desempregada, como que paga aluguel desempregada? Montei um brechó, fazia bico e assim fui me mantendo. Aí consegui esse pedacinho aqui e aí juntou a família os amigos, cada um deu um pouco, cada um inteirou um pouco, aí vieram, construíram e eu fiquei aqui. Aqui cada um pegou um pedacinho e eu fiquei com esse pedaço.”.

Os loteamentos das terras ‘sem uso’ do pátio ferroviário de Japeri foram feitos pela própria população, sem a intermediação de terceiros, e as moradias construídas pelas pessoas.

¹³ Ver também: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/despacho-n-13/2021/gm/minfra-309010172>. Acessado em 24/01/2022.

Para RODRIGUES (1988, p.30) “*De posse do seu lote, começa a construção da casa, através de um processo longo e penoso, calcado na cooperação entre amigos e vizinhos ou apenas na unidade familiar: a autoconstrução.*”.

A demanda concreta da vida das pessoas impulsionou a (re)produção espacial de parte do pátio ferroviário de Japeri, a necessidade de ter um local para morar, mesmo que com todas as dificuldades, gerou a ocupação de um espaço que antes servia para a circulação (de pessoas e objetos) e que agora é usado para habitação. De acordo com CARLOS (1992, P.46) “*A produção espacial realiza-se no cotidiano das pessoas e aparece como forma de ocupação e/ou utilização de terminado lugar num momento específico.*”. O processo de produção e reprodução do espaço possui seus fundamentos e, segundo ALVAREZ (2013, p.111) “[...] *a segregação constitui um dos fundamentos da produção do espaço urbano capitalista [...].*”.

4. O COTIDIANO NAS MORADIAS PRECÁRIAS

O desenvolvimento urbano de Japeri possui algumas características particulares, pois possui certa limitação espacial relacionada ao relevo, estabelecendo a estação ferroviária como ponto de referência, ao sul e a oeste há a limitação do Rio Guandu; a norte uma “ramificação” da Serra do Mar de elevada altitude. Tais condições da geografia local só possibilitam a expansão urbana em Japeri na direção leste, onde, o limite urbanizado é um pequeno conjunto habitacional do antigo programa Minha Casa Minha Vida (MCMV).

Houve em Japeri um movimento de ocupar os lotes nas áreas urbanizadas ao invés de expandir o perímetro urbano, o que diminuiu a quantidade de lotes sem uso/abandonados na cidade à espera de valorização, as imagens 2, de 2021, e a 3, de 2004, evidenciam esse movimento na ocupação do solo urbano. Tal questão possui relação direta com o preço da terra, que, para RODRIGUES (1988, p.19) “*No caso dos terrenos, quando novos terrenos entram no mercado, por exemplo na expansão do perímetro urbano, ou loteamentos de glebas, o preço da terra aumenta e não diminui.*”.

A terra urbana passar a ter um outro valor, e nesse contexto, faz sentido fazer uma breve caracterização socioeconômica da população japeriense. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cidade possui uma população estimada de cerca de 106 mil habitantes em 2022, uma densidade demográfica de 1.166,37 hab/km², com apenas 8.3% da população ocupada em 2019, em 2010 o percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 do salário mínimo era de 41,4%, segue abaixo um mapa para a localização do município do estado do Rio de Janeiro.

Com uma população entre 50% e 75% de pretos ou pardos, Japeri é um dos municípios que compõe a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) se localizando, em partes, no limite, na periferia (em seu sentido geográfico), da RMRJ. Existem dois modais de transporte que dão acesso à cidade, o rodoviário e o ferroviário. Como a capacidade de transporte do trem é de massas, ele acabou se tornando um dos principais meios de transporte dentro RMRJ, sendo o ramal de Japeri um dos mais movimentados¹⁴ do sistema de transporte.

A ferrovia não faz parte do cotidiano de só daqueles que a utilizam para se deslocar para outros espaços, ela está presente no cotidiano daqueles que morar perto dos trilhos, segundo a entrevistada “R” “Aqui passa o trem de carga, aquele grandão e eu já conheci tanto maquinista, é João Paulo, Fernando, Rodolfo, Luiz Henrique. Eles passam aqui e me cumprimentam, eu peço para Deus abençoar eles por causa da serra.”.

A localização da estação ferroviária influenciou diretamente a (re)produção do espaço urbano japeriense, ela é o ponto final de um dos ramais com o maior volume¹⁵ de passageiros e também funcionava como entreposto para os extintas linhas regionais, a exemplo do trem Barrinha que conectava a RMRJ com o vale do Paraíba. Ela possui um de seus acessos ao pequeno centro comercial, e no seu entorno se localizam uma serie das infraestruturas públicas, como posto do de saúde, correios, segurança pública por meio do Destacamento de Policiamento Ostensivo (DPO), estrutura de lazer (quadras de esporte), cemitério e secretarias da Prefeitura.

¹⁴ Ver também: https://www.supervia.com.br/sites/default/files/demanda_de_passageiros_por_estacao_2021-12.pdf. Acessado em 25/01/2022.

¹⁵ Ver também: <https://www.supervia.com.br/pt-br/categoria-transparencia/dados-operacionais?accept-cookies>. Acessado em 12/02/2020.



Figura 2: Estação e pátio ferroviária de Japeri em 2004. Fonte na imagem.

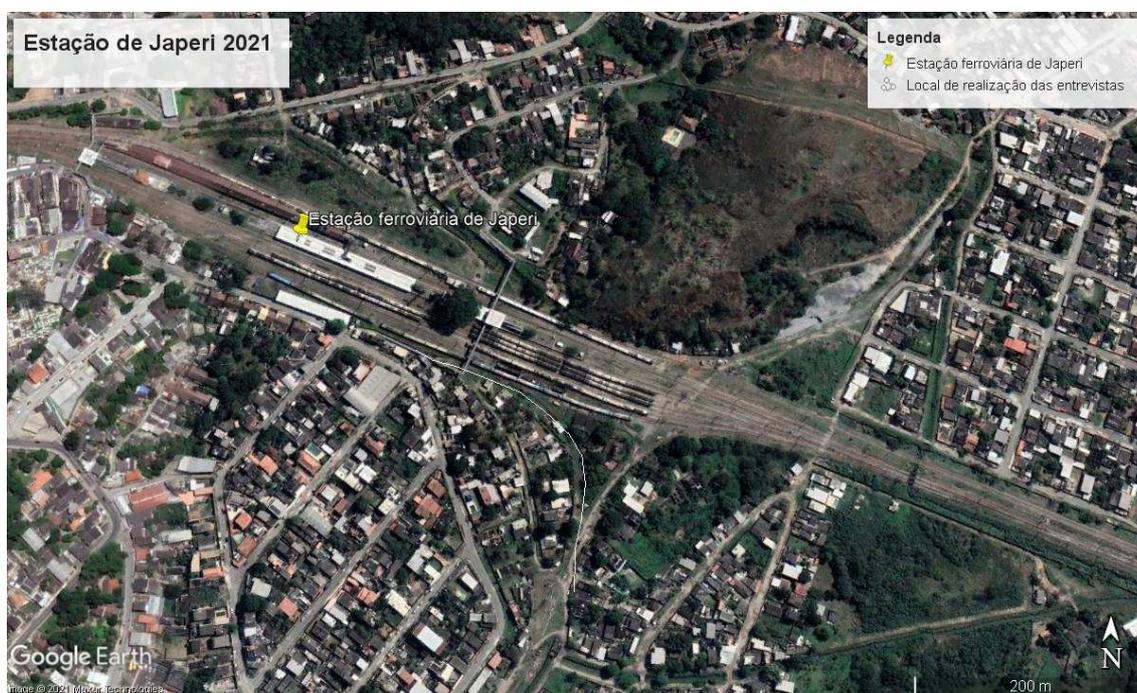


Figura 3: Estação e pátio ferroviário de Japeri em 2021. Fonte na imagem.

A estação de Japeri é o principal ponto de conexão e inserção da cidade com a rede de fluxos de toda a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, nesse sentido, esse espaço passa a exercer uma centralidade que, para TOURINHO (2006, p.291):

“Embora a centralidade não seja uma característica física, sua manifestação se dá no território de forma física, a partir da inter-relação que cada uma das partes do território tem, por um lado, com o padrão referencial, ou seja, com o Centro, e, por outro, a relação que esse Centro e os outros centros possuem com o território. Essas relações não apenas fazem parte da centralidade, como são a própria centralidade.”.

As terras urbanas mais próximas da estação ferroviária vão possuir não apenas o preço, mas também um valor mais elevado que as outras, pois, *“As diferenças de preço relativas a localização, em áreas beneficiadas ou não com equipamentos de consumo coletivos, referem-se à produção social da cidade, ao investimento realizado na área onde se localiza a terra e não necessariamente na própria terra.”*. RODRIGUES (1988, p.20).

E é dentro desse contexto que foram ocupadas as terras sem uso do pátio ferroviário de Japeri (imagens 2 e 3), a necessidade concreta, real, da vida moveu as pessoas, e nesse caso, as levaram a buscar uma alternativa por moradia onde teria espaço para ser ocupado. Porém, após a “solução” (mesmo que temporária) pelo procurar de um lugar para morar, outras questões, que estão no plano do habitar surgem, e é no contexto que mais uma vez se manifesta a privação dos direitos, a desigualdade socioespacial.

Para a entrevistada “L”, *“não acho muito bom morar aqui, é muito deserto, a gente não tem saneamento básico, faço minhas necessidades num saquinho e joga no lixo. A luz a gente se juntou e botou ‘aquela’ luz, a light não vem aqui.”*, ou seja, uma parcela da população, a que mais necessita, não possui acesso a serviços públicos essenciais. Corroborando com ALVES (2017, p.169) *“A desigualdade socioespacial é resultado do processo de reprodução capitalista que cria, articula e mantém espaços com desenvolvimento desigual.”*.

A ausência de direitos básicos e serviços essenciais fazem parte, junto a buzina do trem, do cotidiano desses trabalhadores, a injustiça espacial afeta diretamente as pessoas que possuem moradia no pátio ferroviário de Japeri que para ALVES (2017, p.170) *“[...] seria resultado de uma das dimensões da injustiça social, ele caracteriza as formas confinamento involuntário (segregação, guetos) e a distribuição desigual dos recursos no território [...]”*.

Existe todo um quadro de privação ou/e ausência de direitos e serviços, e nesse sentido, isso não caracterizaria uma moradia precária? O ser humano interpreta o que lê de acordo com sua bagagem social, cultural e histórica, geralmente, quando se utiliza o termo “ocupação” é passível da existência de uma grande probabilidade da pessoa que lê, pensar em um aglomerado de moradias precárias construídas de madeira, lona e/ou demais materiais do tipo desconfortável, pouco seguro e geralmente em um local de risco ambiental. Porém, no local de pesquisa e estudo deste artigo não foi encontrado moradias deste tipo (imagens 4 e 5), sendo todas de alvenaria, e muitas com acabamento bem elaborados conforme consta nas fotografias.



Figura 4: Rua sobre antigo leito ferroviário. Fonte: Acervo pessoal de Matheus Santos.

Mas até que ponto o material de construção de uma casa diz sobre a precariedade no morar? É obvio que, por exemplo, uma casa de madeira ou lona oferece mais vulnerabilidade e menos segurança a questões climáticas do que uma casa de alvenaria, mas isso não seria reduzir e hierarquizar a precarização num espaço que por si só já é precário?



Figura 5- Construção com o Pátio ferroviário ao fundo. Fonte: Acervo pessoal de Matheus Santos.

Todas as pessoas entrevistadas foram mulheres negras, e isso não é por acaso e muito menos houve um direcionamento pré-estabelecido, mas sim, reflexo de uma sociedade brasileira que é machista, misógina e racista. Segundo a Fundação João Pinheiro, em relação à habitação precária em 2016, 45,1% das pessoas que se encontravam nessa situação era homens e 54,9% mulheres, já em 2019, 41,3% eram homens e 58,7% mulheres. Ou seja, é explícita a precarização da vida relacionada ao gênero, onde as mulheres são as mais afetadas pela desigualdade social e a ausência de políticas públicas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, não se pretende hierarquizar a precarização da moradia (e consequentemente, da vida), mas sim apontar a ausência do Estado na garantia de direitos sociais, sobretudo a moradia, e como esse não acesso se materializa no cotidiano das pessoas. Seja na busca por uma fração da terra urbana disponível e possível de ser ocupada, e no cotidiano precário sem acesso a direitos e serviços básicos.

As classes dominantes controlam os meios de produções, aqui se inclui a (re)produção do espaço, e, consequentemente, a produção social das cidades, que se realiza a partir dos fundamentos da (re)produção capitalista do espaço urbano, nesse sentido, para concluir, vale levantar o questionamento, em qual sentido caminha a sociedade urbana? Para Lefebvre, ocorreria em escala mundial uma revolução urbana que teria consigo uma sociedade urbana que poderia se definir *“não como uma realidade acabada, situada em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora”* LEFEBVRE (1999. p.28).

Já na segunda década do século XXI, parte significativa da população global vive nas cidades, sobretudo em regiões metropolitanas. Contudo, a revolução urbana pensada por Lefebvre parece ter se materializada na sua capacidade negativa, uma vez que a realidade urbana atual caminha em direção a segregação socioespacial, a fragmentação, a homogeneização e a hierarquização do espaço Lefebvre (2000).

Japeri, enquanto parte da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, está inserida em suas dinâmicas, sendo a de fluxos e redes uma delas, e é através do transporte ferroviário uma parte considerável da população se desloca no espaço metropolitano, e nesse sentido, a estação enquanto uma centralidade se concretiza enquanto um espaço presente no cotidiano de grande parte da população de Japeri.

Embora os trens sejam um meio transporte de grande importância para a população fluminense, o povo lida diariamente com as consequências de questões relacionadas a precarização e sucateamento deste modal. E isso afeta cotidianamente a população trabalhadora, sobretudo as que não possuem outra alternativa de transporte.

Esse quadro de precarização está inserido no cotidiano da classe trabalhadora brasileira, sendo também composto por moradias precárias nas periferias metropolitanas, muitas sem acesso às redes de coleta de esgoto e fornecimento de água potável, coleta de resíduos sólidos, iluminação pública e, dependendo da localidade, até de uma rua, sem acesso a serviços públicos básicos para viver. O Estado se faz presente se ausentando¹⁶, ou seja, a presença do Estado para uma parcela da população ocorre justamente por sua ausência, e perante a esse quadro de precarização, a organização coletiva na luta social se torna o único meio de mudança dessa realidade.

Embora este trabalho tenha focado na situação do pátio ferroviário de Japeri, a questão da moradia sobre áreas abandonadas pela ferrovia é recorrente no Brasil, leitos ferroviários por completo são ocupados para a construção de moradias visto a falta de políticas públicas que de fato resolvam essa questão, sobretudo na sua raiz, no estado do Rio de Janeiro pode-se destacar os antigos leitos ferroviários das Estrada de Ferro Leopoldina e da Estrada de Ferro Rio d'Ouro.

Nesse sentido, este trabalho em momento algum buscou culpar ou criminalizar a população que ocupou um espaço urbano, atualmente sem uso, mas que no passado era utilizado para a operação da atividade ferroviária, pois há justamente o entendimento de duas questões.

É necessário morar, as pessoas precisam de um espaço para reproduzir suas vidas, mas como no mundo capitalista a moradia foi transformada em mercadoria, aqueles que não possuem dinheiro suficiente para pagar por essa mercadoria, são excluídos deste acesso pela via do mercado.

É uma obrigação do Estado garantir o direito à moradia para a população, mas frente à sua ausência perante tal garantia, as pessoas fazem o que estão ao seu alcance, ocupando os mais diversos espaços urbanos, mesmo que precários, pois, a moradia é uma necessidade básica para a vida.

¹⁶ É sugerida a leitura de: LEFEBVRE, Henri. **La presencia y la ausencia Contribución a la teoría de las representaciones.** (1983).

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Glória. **Privação, justiça espacial e direito à cidade**. Justiça espacial e direito à cidade. São Paulo. p.167-178. 2017.
- CARLOS, Ana Fani Alessandrini. **A cidade**. 9. Ed., 3ª reimpressão. - São Paulo: Contexto, 2018. (Repensando a Geografia)
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Panorama Japeri**. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/japeri/panorama>. Acessado em 25/01/2022.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Distribuição espacial da população segundo cor e raça – Pretos e Pardos - 2010**. https://geoftp.ibge.gov.br/cartas_e_mapas/mapas_do_brasil/sociedade_e_economia/mapas_murais/brasil_pretos_pardos_2010.pdf. Acessado em 25/01/2022.
- LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- LEFEBVRE, Henri. **La Production de l' Espace**. 4. Ed. Paris: Anthropos, 2000.
- RODRIGUES, Arlete Moysés. **Moradia nas cidades brasileiras** – São Paulo. Contexto, EDUSP, 1998.
- TOURINHO. Andréa de Oliveira. **Centro e centralidade: uma questão recente**. Geografia das metrópoles. Editora contexto. São Paulo. p.277-299. 2006.
- FUNDAÇÃO João Pinheiro. **Déficit habitacional no Brasil – 2016-2019** / Fundação João Pinheiro. – Belo Horizonte: FJP, 2021.