

PISEAGRAMA

01 ACESSO

ESPAÇO PÚBLICO PERIÓDICO
Número 01 | www.piseagrama.org

R\$0,0



ANUNCIE AQUI



Esta publicação foi selecionada entre os projetos que se inscreveram no Programa Cultura e Pensamento – Seleção Pública e Distribuição de Revistas Culturais. Foram escolhidos quatro projetos, e desta forma contemplamos quatro revistas culturais bimestrais cujas tiragens, somadas, chegam a 240 mil exemplares.

O objetivo desta iniciativa é estimular a criação de publicações culturais permanentes, e de alcance nacional – não apenas em sua distribuição, mas também em seu conteúdo.

Ao patrocinar este projeto, a Petrobras reafirma, uma vez mais, seu profundo e sólido compromisso com as artes e a cultura em nosso país – confirmando, ao mesmo tempo, seu decisivo papel de maior patrocinadora cultural do Brasil.

Desde a sua criação, há pouco mais de meio século, a Petrobras mantém uma trajetória de crescente importância para o país. Foi decisiva no aprimoramento da nossa indústria pesada, no desenvolvimento de tecnologia de ponta para prospecção, exploração e produção de petróleo em águas ultra-profundas, no esforço para alcançar a auto-suficiência. Maior empresa brasileira e uma das líderes no setor em todo o mundo, a cada passo dado, a cada desafio superado, a Petrobras não fez mais do que reafirmar seu compromisso primordial, que é o de contribuir para o desenvolvimento do Brasil.

Patrocinar as artes e a cultura, através de um programa sólido e transparente, é parte desse compromisso.

CULTURA E PENSAMENTO é um programa nacional de estímulo à reflexão e à crítica cultural. Desde sua primeira edição, em 2005, seleciona e apoia projetos de debates presenciais e publicações. O objetivo do programa é dar suporte institucional e financeiro a iniciativas que fortaleçam a esfera pública e proponham questões e alternativas para as dinâmicas culturais do país.

Em 2009, o Programa abriu a terceira edição dos editais para financiamento de debates e de periódicos impressos de alcance nacional. Os editais são abertos a propostas de intelectuais, pensadores da cultura, artistas, instituições e grupos culturais, pesquisadores, organizações da sociedade civil e outros agentes, visando à promoção do diálogo sobre temas da agenda contemporânea.

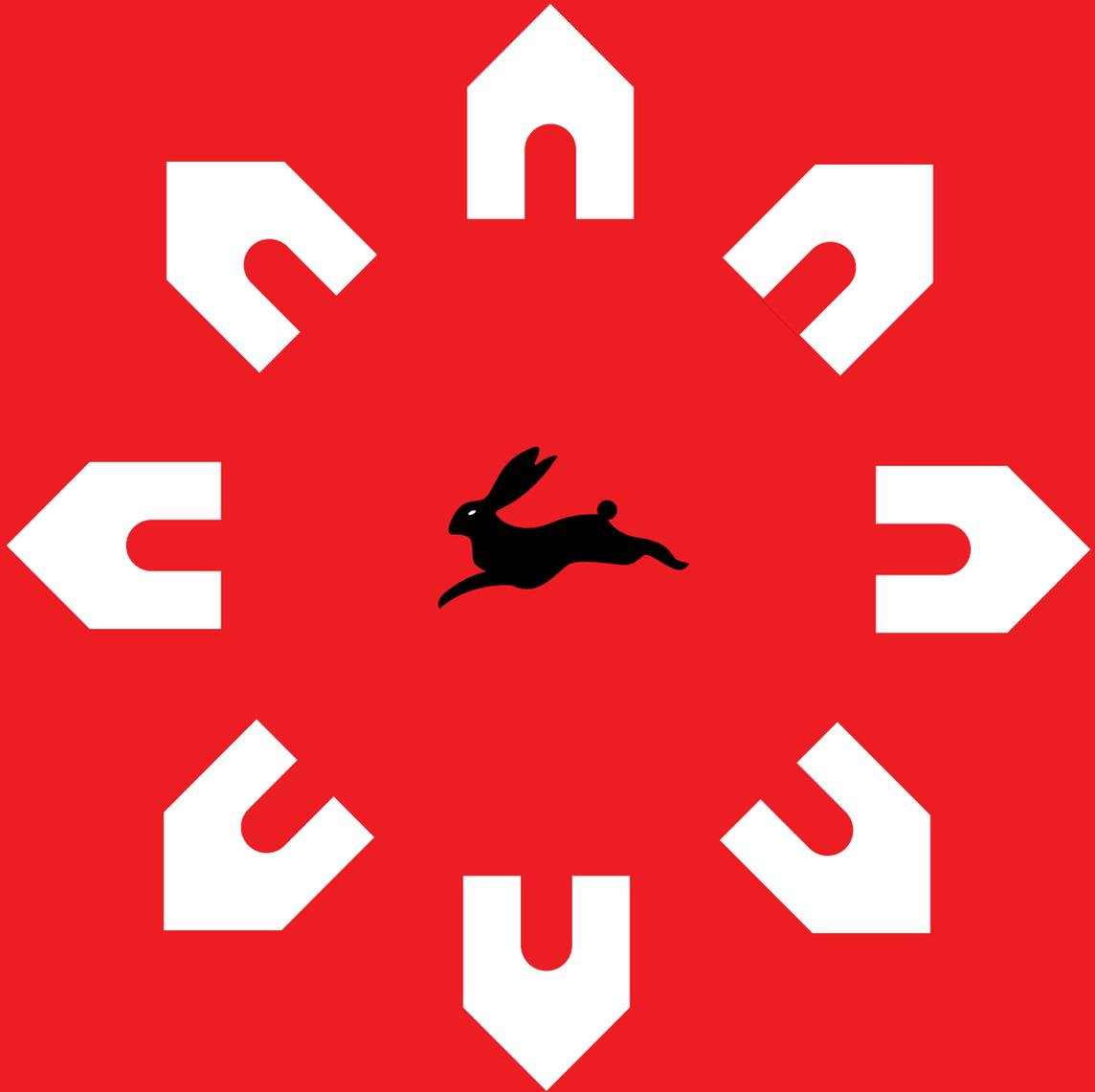
Para ampliar o alcance das ações viabilizadas pelo Programa e favorecer a circulação das ideias e a continuidade das reflexões propostas, todo conteúdo produzido – em vídeo, áudio ou texto – é disponibilizado gratuitamente no site do programa (www.culturaepensamento.net.br). O site é a plataforma digital de difusão e estímulo a interações entre os participantes da Rede CULTURA E PENSAMENTO, sejam os realizadores de projetos, seja o público interessado.

A edição 2009-2010 do Edital de Revistas do PROGRAMA CULTURA E PENSAMENTO tem patrocínio da Petrobras e é realizada pela Associação dos Amigos da Casa de Rui Barbosa.

Este projeto foi contemplado pela seleção pública de revistas culturais do programa CULTURA E PENSAMENTO 2009/2010



- 03** **ACESSO**
Guto Lacaz
- 04** **VISITA GUIADA A UMA CIDADE INACESSÍVEL**
Wellington Cançado
- 08** **DE ÔNIBUS**
Kristoffer Roxbergh
- 10** **SÃO PAULO DESPERCEBIDA**
Vanessa Barbara
- 12** **PORTO DE BOTES**
Janaína Chavier
- 17** **CARTAZ**
PORO
- 18** **FRONTEIRAS TRANSNACIONAIS**
Ursula Biemann
- 23** **MELHOR QUE POSSUIR**
Kevin Kelly
- 26** **DIREITO À MORADIA, ACESSO À PRÓPRIA CASA**
Fernanda Regaldo
- 30** **CONGESTIONAMENTO**
Maidier López
- 35** **CONTORNAMENTOS**
Renata Marquez
- 39** **GRANDES AVANÇOS**
Enrique Peñalosa
- 42** **DE BICICLETA, PELA DIREITA**
Roberto Andrés
- 46** **A INIQUIDADE DA TARIFA**
Lúcio Gregori
- 49** **MUDA TUDO**
Graziela Kunsch
- 50** **RÁDIO-PRÁTICAS E A OCUPAÇÃO DO ESPECTRO URBANO**
Paulo Tavares
- 56** **WI-FI LIBERATOR TOOLKIT**
Jonah Brucker-Cohen
- 59** **DEGRAU**
GIA
- 64** **ESPAÇO PÚBLICO**



VISITA GUIADA A UMA CIDADE INACESSÍVEL

Wellington Cançado

Editor de PISEAGRAMA.

As calçadas são estreitas e esburacadas, quando existem. E a mesma equipe que diminui impiedosa e diariamente os passeios futuros não tem tempo e nenhuma intenção de tapar com um cimento rapidinho as crateras que aumentam a cada toró de verão.

As ruas são áridas e restritas à entrada de qualquer estranho ao vigia de plantão, ainda que este viva por ali há 70 anos. Antes de instalarem o novo “dispositivo”, muita gente cortava caminho pelas ruas sinuosas, principalmente as domésticas que trabalham na vizinhança e os peões que povoam a paisagem sonora. Então, para acabar com o trânsito indesejado de “pessoas suspeitas”, os moradores que passam sorridentes pela cancela como um rebanho dócil, liderados pelo gordo-desembargador do prédio de granito, resolveram tomar providências. Moradores das ruas ainda “sem-segurança” se dividem: uns têm inveja e outros, mais engajados, sempre ameaçam denunciar a “privatização” da rua, mas só da boca pra fora. Os que tomaram a iniciativa pela vigilância comunitária já pensam em usar o fundo de reserva para trocar a guarita antiga por uma blindada mais bonita e construir um “pórtico para marcar a entrada” da rua, como explicou o arquiteto ao dono da padaria. (“Mas para quê marcar a entrada se não querem que ninguém entre?”).

A praça está sitiada por uma moral duvidosa, formulada provavelmente no gabinete acondicionado ao norte: proibido pisar a grama (envenenada como informa a plaquinha), proibido deitar no banco (como deixam claros os fincos afiados e enferrujados), proibido subir na árvore (a única, “imagine se todas as crianças

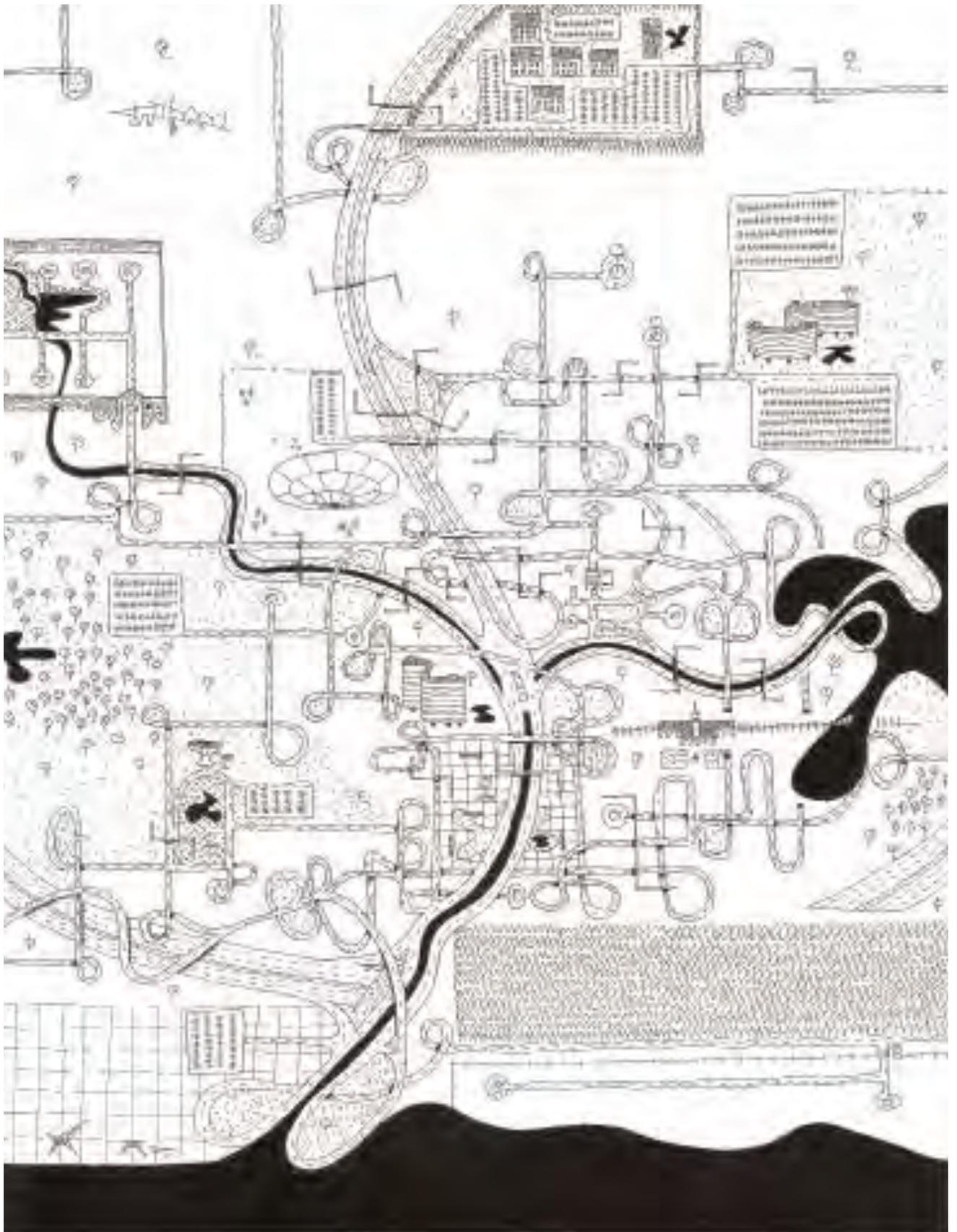
tivessem a mesma ideia no mesmo momento?”), proibido jogar bola (e estragar os lindos gerânios doados pela mulher do vereador mais votado), proibido soltar pipa (como ficaria “nossa” única árvore cheia de plástico enroscado?), proibido jogar dama (a mesa foi retirada na penúltima revitalização), proibido sentar à sombra da árvore (seixos enormes junto ao tronco castigam os glúteos mais resistentes), proibido fazer churrasco e som mecânico, proibido brincar de pique-esconde (as moitas e arbustos foram todos removidos “para a sua segurança”). Talvez as únicas atividades realmente permitidas na praça sejam andar aceleradamente, desde que não seja na contramão dos atletas de fim de tarde, e ver o tempo passar, literalmente. Pois é impossível parar de olhar para aquele relógio eletrônico inoxidável enorme tapando a vista da montanha. E, além de marcar as horas, ele também é termômetro e oferece gratuitamente algumas mensagens publicitárias impossíveis de ler, mas que patrocinam, afinal, a obediência contemplativa reinante.

O edifício-ícone da modernidade, sintetizada no otimista *slogan* “A CIDADE NUM EDIFÍCIO” sombreou, quando construído, metade do centro da cidade, e tem regras ainda mais estritas: só entra quem apresentar documento de identidade original e com fotografia recente. Não importa se é para jantar na casa de um amigo, se é para entregar pizza ou o material da obra, se é para fazer a faxina da semana, se é para rezar uma missa, se é professor, “adevogado”, médico, parteira, mãe ou sogra. E não adianta chorar, retrucar, pestanejar, discutir nem implorar. O pessoal é treinado para resistir aos atores mais convincentes e

visitantes mais valentes. Afinal, são mais de cinco mil pessoas, quatrocentos e setenta e oito cachorros, cento e trinta gatos, dezenas de passarinhos e outros animais não cadastrados convivendo voluntariamente sob a mesma convenção de condomínio e sem saudade nenhuma dos tempos malditos de corredores perigosos e vizinhos suspeitos. Então, o melhor mesmo é colocar o vinho na sacolinha e voltar em busca do malfadado documento, enquanto o jantar do amigo não esfria completamente. Ou então desistir para sempre do jantar e também do amigo.

O rio, ou melhor, os vários rios que um dia existiram por aqui, estão todos canalizados, soterrados, cobertos pelo asfalto ou viraram as agradáveis avenidas sanitárias que deságuam na lagoa. Verdadeiros parques lineares de vida selvagem, povoados por roedores peçonhentos, répteis cinzentos e aves de rapina, toda uma diversidade faunística que harmoniosamente coexiste com espécies daninhas, mamonas anabolizadas, capins diversos e topografias artificiais de PET, pneus e entulho de construção. As memoráveis pontes metálicas, rendilhadas estruturas do século XIX que costumavam a cidade, foram desmontadas e doadas a uma siderúrgica para reciclagem, e provavelmente já viraram panela e capô de caminhonete.

O parque, onde o que é proibido na praça é permitido (hipoteticamente), é ainda difícil de chegar, mas com a Copa tudo deve mudar. Localizado no extremo oeste da cidade, são necessários no mínimo 2 ônibus saindo do centro e uma boa caminhada pela BR escaldante em meio a carcaças de caminhões abandonados,



voçorocas sortidas e atmosfera tóxica. Domingos e períodos de férias, um desses ônibus, nunca se sabe exatamente qual, para de passar, porque, segundo os costumes locais, domingo é dia de futebol na televisão e as férias se passam nos *shoppings*. Em compensação, quando se consegue chegar até ao parque, pode-se jogar bola, dormir na grama, soltar pipa e preparar um inesquecível piquenique, não necessariamente nessa ordem, mas obrigatoriamente em setores específicos, detalhadamente planejados pelos técnicos responsáveis.

O museu, situa-se mais distante do que a praça e mais perto do que o parque, e, por isso, seria uma ótima opção, mas chegar lá está cada vez mais complicado. A única linha de ônibus foi desativada recentemente porque dava pouco lucro. Antigamente, havia bondes elegantes e pontuais do centro até lá, mas hoje só de carro mesmo ou de táxi para quem pode pagar. De bicicleta, só os totalmente sem juízo. As normas de conduta também são impressionantemente familiares às dos demais espaços públicos: não pisar a grama do jardim restaurado recentemente, não pescar carpas no laguinho amebóide (porque alguém pescaria carpas?), não circular com a bicicleta debaixo da rampa, não arrancar flores vermelhas, não adentrar o jardim tombado, não deambular sem roteiro pela exposição, não aproximar do quadro nem mesmo para ler a “ficha técnica”, não tocar a escultura voluptuosa, não interagir com a obra interativa, não rir da instalação, não desafiar as faixas amarelas no piso, não abundar o guarda-corpo, não subir a rampa de costas e nem inventar outras brincadeiras perigosas: não pensar em nada disso.

O *campus* da respeitosa universidade, que, por ironia ou não, está ao lado de um quartel, é exaustivamente planejado, teoricamente organizado e aparentemente acessível. Desde que ultrapassada a cerca externa, a mata densa, uma das únicas três guaritas de acesso, as distâncias monumentais e totalmente antipedestres, a porteira do estacionamento, a catraca na portaria do prédio, a grade que protege os laboratórios, a tranca eletrônica do departamento,

a tetra-chave da sala de aula, o segredo do próprio escaninho. Chegar até lá é relativamente fácil e agora mais rápido, graças à duplicação de todas as avenidas ao norte e à construção dos 37 novos viadutos esmaltados (e 56 passarelas reluzentes) que embelezam a paisagem, antes um pouco jeca e antiquada. O problema do *campus* é a vida comum, precisar ir ao banco pagar a conta de luz, almoçar no meio do dia, passear a esmo... Ou alguma outra tarefa bastante prosaica em qualquer lugar da cidade, mas que é um suplício nessa cidadela sem esquinas.

A lagoa construída para as comemorações do centenário da cidade, seguindo a leste logo depois da estação ferroviária em ruínas, ainda é cartão postal e motivo de orgulho apesar de estar assoreada, contaminada e imprópria para pesca, vela e nado. Houve um tempo em que a elite jovem velejava tranquilamente ao sabor dos ventos e pais de famílias respeitáveis praticavam a pesca esportiva de traíras, piaus, lambaris, piabas e outras iguarias há muito extintas ali. Damas passeavam pela orla com as crianças e as mais ousadas, de maiôs floridos em tons pastéis, arriscavam molhar as canelas nas águas cristalinas. Atualmente, alguns poucos coitados fisgam tilápias para subsistência e o odor nauseabundo preenche a paisagem que, a despeito da civilização ao redor, continua paradoxalmente natural e absurdamente desconectada do resto.

O antigo cemitério foi vendido a uma grande mineradora e ali será em breve a maior cava urbana do mundo, já registrada no Livro dos Recordes. A delicada cerca de aço belga fundido que o cercava foi derretida e usada na fabricação de novos bueiros para as avenidas alargadas. As lápides maciças de mármore italiano foram compradas em um leilão público por uma construtora de apartamentos e os restos mortais dos pioneiros serão transferidos para o imponente cemitério vertical, empreendimento em fase de licitação.

A cachoeira, na borda noroeste da cidade e próxima ao início da principal avenida sanitária (carinhosamente chamada pelos

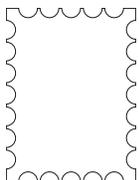
habitantes locais de *bulevar*), foi resgatada do destino trágico que o progresso havia reservado para aquela região de grande potencial imobiliário. Felizmente, foi murada e incorporada ao projeto paisagístico do mais novo retiro suburbano militarizado, onde estará certamente protegida, assim como a sua nascente. Para conhecê-la, é imprescindível ser o feliz proprietário de um imóvel no loteamento e ter aquele adesivo de castor-americano no para-brisa. Aos visitantes não formalmente convidados, resta a tentativa de pular o muro, o que, entretanto, não é muito aconselhável porque há guardas armados por toda parte.

O palácio do governo, de tão anacrônico, rivaliza em insensatez com o eterno ícone arquitetônico. Está a meio caminho entre o centro da cidade e o aeroporto internacional, mas isso pouco importa quando se tem o mais moderno helicóptero. Da rodovia, único acesso para os pobres mortais, mais parece uma maquete mal acabada e fora de escala, e poucas vezes, desde que inaugurado, foi palco de manifestações cívicas reais. Normalmente é frequentado por charlatães, falsários, mitômanos, cleptomaniacos, assessores de imprensa e figurantes contratados. De perto é ainda menos convidativo mas de dentro tem-se uma vista espetacular da vizinhança favelada.

A praia, a mais próxima, imaginário de liberdade, amplidão e veraneio dos cidadãos convictos, está a alguns quilômetros do rio (*bulevar*) abaixo, bem ao sul da cidade, serpenteando o eucaliptal. Hora e meia de bote em tempos menos acelerados e sete horas atualmente, descendo pela marginal e seguindo pelo rodoanel à esquerda, depois do sexto pedágio. O triste é descobrir, quando se tem o privilégio, o tempo e o dinheiro para se chegar até lá, que a praia “está” imprópria para banho graças às modernas técnicas de saneamento urbano que trouxeram a avenida sanitária até aqui. Mas, principalmente, que o acesso à praia “é” restrito aos poucos visionários que compraram uma porção de areia dos pescadores, investiram em cercas, muros, placas, fossos, arames e portões e, de lambuja, garantiram a “exclusividade” à beira-mar. ■



FUTUROS POSTAIS: Brasília, 2014 | PISEGRAMA 01 / ACESSO | www.piseagrama.org



DE ÔNIBUS

Kristoffer Roxbergh

Arquiteto em Estocolmo, tem sempre uma bússola a tiracolo com a qual enfrenta os enigmas viários mundo afora.

www.roxbergh.com

Há aproximadamente dois anos, eu era um recém-chegado em Belo Horizonte, uma cidade cuja língua eu não falava, em um continente onde eu nunca tinha posto os pés antes.

Por causa do meu completo desconhecimento da língua portuguesa, fui exposto à pura estrutura do sistema. Eu não podia me virar na minha língua, e segui o caminho mais acessível. Escolhas que já tinham sido feitas antes se tornaram as minhas, como se eu estivesse adotando as configurações padrão de um computador. Não me importava em usar o mapa mental de outras pessoas quando isso significava a escolha da goiabada para comer, da cachaça para beber ou da dança para dançar. Dessas coisas eu gostava independentemente do fato de terem sido decididas por mim ou não, porque elas não estavam relacionadas com o acesso a certos lugares, mas com o sabor desses lugares.

Para minha surpresa, a vida no estado de Minas Gerais me lembrou a Suécia. Para além da jocosidade das pessoas, havia sempre uma seriedade e uma racionalidade que eu podia reconhecer. Também a cidade, largamente esticada, sem bordas claras, me pareceu familiar. Eu cresci nas periferias de uma cidade grande e pouco densa da Sué-

cia onde, em razão de os lugares serem distantes, as crianças precisavam contar com seus pais para as levarem aonde elas precisassem ir. Como eu preferia não deixar que meus pais soubessem tudo sobre meu paradeiro, descobri o transporte público já na infância. Os ônibus se tornaram meu principal meio de transporte. A partir dos dez anos comecei a ir de ônibus para a escola, ainda que fosse mais rápido andar, só pelo entusiasmo e pelo sentimento de liberdade. Desde aquela época, carrego esse entusiasmo por ônibus. Os ônibus são eficientes, visto que levam muitas pessoas; relaxantes, pois não demandam que o passageiro se preocupe com os outros motoristas e com a estrada e emocionantes, porque propiciam conversas com outros viajantes.

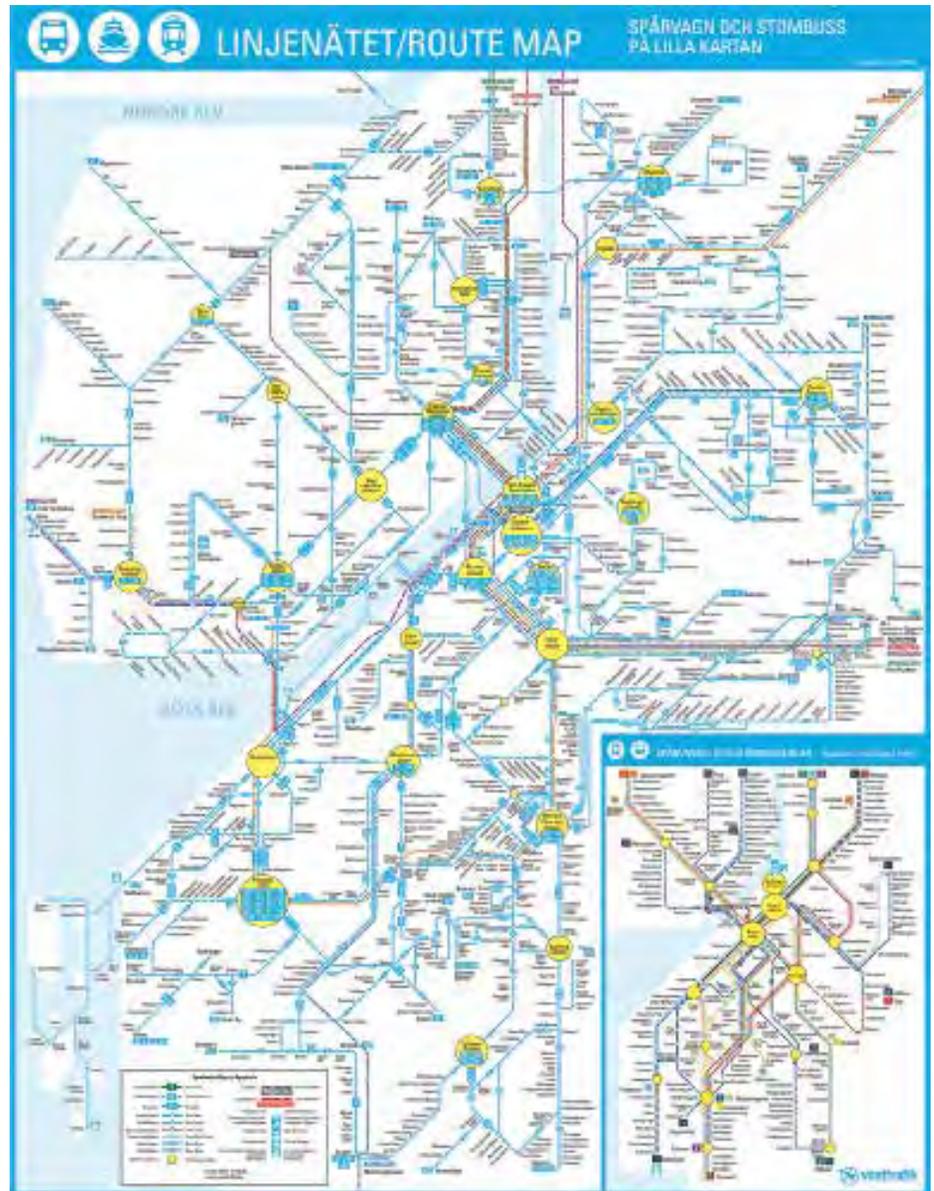
Em Belo Horizonte, não encontrei ninguém que dividisse comigo essa emoção pelos ônibus. Disseram-me que não era um meio conveniente de se viajar pela cidade, que eles eram barulhentos, que seria impossível encontrar o ônibus certo e que, mesmo que o encontrasse, não saberia onde descer. Aquele não era, simplesmente, um modo adequado para um cavalheiro passear pela cidade.

Um dia, queria ir a um museu no centro da cidade e, tendo escutado os conselhos

sobre os ônibus, decidi ir à pé. Quarteirão por quarteirão, rua por rua, quilômetro por quilômetro. Exausto pelo calor, percebi que havia um ônibus vindo na direção certa. Eu acenei e entrei. Aquilo era diferente. O ar entrando pelas janelas abertas e um assento esperando exatamente por mim. Era acessível e me levaria ao lugar cujo nome se apresentava no vidro da frente do ônibus. Naquele momento, isso era suficiente para mim. Quando cheguei na última parada, estava feliz em ter chegado tão longe. Agora, minha primeira preocupação era como achar o caminho para onde eu realmente tinha que ir. Para encontrar o caminho, eu precisava de um mapa dos ônibus, algo que me mostrasse o sistema de transporte público na sua totalidade e as rotas de ônibus entrelaçando as áreas habitadas da cidade, como as veias sanguíneas distribuem nutrientes a diferentes partes do corpo.

Olhando para a parada de ônibus onde tinha chegado, só vi números. Os ônibus só mostravam nomes não familiares. Consegui comunicar o meu problema ao vendedor de jornais. Ele me disse que não havia mapas e só podia me oferecer um pequeno livro com muitos números e nomes. Entendi que esses números e nomes representavam alguns dos lugares onde os ônibus

↓ Mapa do transporte público em Gotemburgo, com os trajetos de ônibus, metrô e barco.



parariam. Ligar alguns desses nomes com os lugares em um mapa da cidade poderia ter sido possível, mas descobrir onde era possível trocar de ônibus demandava uma capacidade de computação de dados que eu simplesmente não tinha. Decidi pegar um táxi.

O encontro com os ônibus em Belo Horizonte me fez pensar sobre acessibilidade, e no que isso realmente significa. É uma questão sobre o que nos faz humanos. De acordo com o escritor britânico Matt Ridley, o que caracteriza os humanos é a habilidade de trocar objetos e ideias. A tro-

ca, base da especialização e do comércio, otimiza o uso de fontes e espalha riqueza.

Comunicação, no sentido da capacidade de movimentar-se pela cidade, é essencial para que seja possível trocar qualquer coisa com outras pessoas. Para que trocas ocorram, é necessário poder mover-se pela cidade facilmente. De forma muito prática, é difícil receber ou oferecer um serviço para alguém se não está claro como chegar a um local específico. Eu não posso ter meu cabelo cortado pelo cabeleireiro se não consigo chegar ao salão. Oitenta e cinco por cento do PIB de Belo Horizonte vem

do setor de serviços. O transporte poderia ser uma maneira simples de aumentar o PIB e, conseqüentemente, a riqueza.

Não são necessárias mudanças enormes. Já há ônibus rodando por toda a cidade. Imagine um mapa de ônibus completo, com o desenho de todas as linhas afixado nos pontos de ônibus. Cada um de nós teria à sua frente, então, um manual sobre como podemos nos tornar uma sociedade mais rica: em dinheiro, em ideias, em encontros. Saber aonde ir enriquece a todos. ■

SÃO PAULO É UMA CIDADE DE COISAS DESPERCEBIDAS

Vanessa Barbara

Colunista da Folha de São Paulo, editora do site *A Hortaliça* e autora de *O Livro Amarelo do Terminal*, da CosacNaify. Escreveu este texto em 2002.
www.hortifruti.org

São Paulo é uma cidade sem crianças. É uma cidade onde não se pode olhar para os lados senão pelo reflexo das janelas ou dos óculos escuros; onde não é permitido obter ou prestar atenção. São Paulo é uma cidade sem muito amor nem muito ódio, onde os que choram no ônibus são ignorados, os que pedem informações ganham um olhar desconfiado e os que cantam - pobres dos que cantam - são advertidos por um funcionário de cinza, com o estatuto interno do Metrô. Na rampa da estação Santana, é proibido brincar de escorregador.

São Paulo é uma cidade em que ninguém tem o direito de surpreender, a não ser os loucos, as crianças e os velhos. Todas as terças e quintas de manhã, dezenas de velhinhos dançam bolero, tango e rumba no Sesc Ipiranga. Enquanto isso, um outro senhor opta pela corrida de resistência: Tuplet Vasconcelos, um magro cidadão de 85 anos, já participou de 114 maratonas nos últimos quinze anos, tendo completado a Corrida Internacional paulista de 1999 em cinco horas e quarenta e cinco minutos. Deixou pra trás centenas de competidores. Há velhinhos que jogam dominó; outros tomam aulas especiais de saúde na Uni-

versidade Federal de São Paulo. A maioria anda devagar pelas ruas, em total contradição com o ritmo da cidade.

Há, ainda, os que vagam pelos metrôs a esmo, como um certo senhor sentado no banco cinza, a quem uma mulher perguntou: "Este trem vai pro Jabaquara?", e ele suspirou: "não sei". A réplica não demorou: "mas para onde é que ele está indo?"; novamente um suspiro e a resposta: "Olha... não sei".

Nas ruas de São Paulo, todos sabem para onde vão; programam-se para caminhar em linha reta, rumo ao horizonte, e vão atropelando hidrantes, cachorros quietos e criancinhas perdidas. Próximo à entrada dos fundos da USP, junto à Marginal Pinheiros, uma mulher sem-teto gritava, de longe, para o filho de uns 9 anos: "Onde é que tá o Caio?" - e o menino dava de ombros, fazendo um "sei lá" engraçado com o corpo todo. Tinha um olhar meio sapeca, e escondia atrás dele uma caixa enorme de papelão (que se limitava a ficar de pé, impassível). A moça já estava virando as costas, conformada, quando a caixa caiu no chão de repente, em meio a um barulho enorme. E, de dentro, após um penoso esforço para empurrar as abas, saiu

engatinhando um menino pequeníssimo, minúsculo mesmo, nem ligando para essas coisas da vida; queria apenas saracotear o mais rápido que podia, de uma ponta à outra do gramado.

Caminhando pelo asfalto, as pessoas veem guris saindo de dentro de grandes caixas, a engatinhar, e não dão a mínima. Nada atinge os que passam na rua; nem mesmo um martelo, que certo dia escapou, lenta e inexplicavelmente da mochila de um rapaz, e foi aterrissar na calçada da Avenida Paulista, causando quase nada de transtorno aos que por ali andavam. Apenas deram a volta, sem oferecer ajuda ou achar minimamente estranho. Que tivesse um martelo dentro da mochila, oras. Não é da minha conta.

Há mães que também não acham ser da sua alçada um certo garoto que cutucava a saia e a paciência dos passageiros do metrô, tentando convencer a referida progenitora a correr com ele para fora do vagão. Queria porque queria sair de lá e entrar no trem oposto, que ia para o Jabaquara e estava vazio; só para depois sair correndo de novo quando a porta abrisse e tomar, mais uma vez, o metrô para o Tucuruvi. Movido por nenhum motivo coerente, é claro. Apenas

porque parecia algo bacana à beça - para a criança, não para os demais paulistanos irritados ou para sua mãe, que suspirava fundo e pedia para que ele falasse mais baixo, por favor, os moços ali estão reparando.

Em São Paulo, as pessoas morrem no meio do caminho, atravessam a rua nas horas que não deveriam e os prédios desabam, atrapalhando o tráfego. Na opinião dos taxistas, a esquina da Alameda Campinas com a Paulista é o lugar mais fácil para se atropelar transeuntes. Já no cruzamento entre as Ruas Humberto I e Conselheiro Rodrigues Alves, na Vila Mariana, os carros têm 3 minutos para circular - e as pessoas, pouco mais do que 2 segundos.

Em São Paulo, os pedestres não existem; bem como as cadeiras de rodas, os mendigos (meu nome é Francis e estou vendendo drops), as árvores e as bicicletas. Os poucos que transitam pelas ruas estão indo de um lugar a outro, preocupados com a hora do estacionamento. Nas calçadas da avenida Paulista, não se pode andar em paz sem trombar com um guardinha bravo, que normalmente apita na orelha dos que passam e os obriga a parar. Tudo para que os carros de vidros fumê possam atravessar a calçada, rumo aos estacionamentos.

Alguns ainda resistem: todos os últimos sábados do mês, um grupo de jovens promove uma Bicicletada pelas avenidas de São Paulo e questionam a utilização das vias públicas. Vestem uma máscara branca de enfermagem e saem por aí, com seus veículos alternativos (sejam patinetes, pogobóis, skates, monociclos, bigas ou pula-saco). “Não estamos atrapalhando o tráfego, nós SOMOS o tráfego”, diz o slogan do Reclame As Ruas, movimento internacional no qual se baseou a Bicicletada paulista. A favor das aglomerações e das festas, sempre no meio da avenida.

A cada ano, cerca de 180 mil pessoas tiram a carteira de habilitação do Detran (Departamento de Trânsito). Quinhentos mil novos automóveis entram em circulação na cidade. Toda esta multidão, atordada, decide dispor de seu direito de ir e vir geralmente ao mesmo tempo, provocando congestionamentos que já chegaram a somar 240 quilômetros, em um feriado de 1996. A distância, para se ter uma idéia, equivaleria a 3 milhões de potinhos de Yakult, empilhados um a um, embora a comparação não faça qualquer sentido. No ano 2000 houve, em São Paulo, um acidente a cada 2,9 minutos; um atropelamento

a cada 44,4 minutos; um morto a cada 5,9 horas. Todos devidamente contabilizados, etiquetados e despachados - em 2002, uma das vítimas foi um pacato cavalo, atropelado no meio de uma rua do Morumbi pela cantora Sula Miranda.

A balbúrdia da cidade encontra seu buraco negro todas as sextas-feiras à noite na praça de alimentação do Shopping Metrô Tatuapé - onde reina o silêncio quase absoluto. Desde que foi inaugurado, o shopping virou ponto de encontro de deficientes auditivos, que passam a noite se comunicando em silêncio, através da linguagem de sinais. Em algumas ocasiões já chegou a haver mais de 200 deficientes auditivos no local.

São Paulo é uma cidade em que ninguém tem o direito de se surpreender, a não ser os loucos, as crianças e os velhos. Mesmo que haja tanto a ser descoberto. Mesmo que existam tantas cidades nas sombras da São Paulo que sai nos jornais. ■

PORTO DE BOTES

Janaína Chavier

Artista e designer. Vive no Vale do Aço.

Ainda nem amanheceu e ele já está de pé. Acorda todos os dias às 3:30h da manhã. Só assim consegue deixar tudo em ordem na propriedade onde mora sozinho. Cuida de tudo:

corta a lenha para esquentar o seu pão com manteiga e fazer um café; põe comida para os porcos; semeia no quintal arroz dormido para as galinhas; apara o capim que insiste em invadir o terreno; lava as vasilhas do dia anterior que deixou na pia da cozinha; come o seu pão com o café que acabou de coar; toma um banho frio.

E, quando o relógio em cima do fogão a lenha marca 5:30h, é hora de sair para o trabalho.

– Bom dia!

– Bom dia!

– Como é o nome do senhor?

– Roberto Carlos, mas eu não canto.

– Prazer, Sr. Roberto, eu sou a Janaína.

Aqui é o ponto de botes?

– Você está chamando o meu barco de bote? Não, Janaína. Aqui não é o ponto de botes, aqui é o

PORTO DE BARCOS

Num ponto do Rio Piracicaba está situado o Porto de Barcos, local onde trabalha Seu Roberto, de 65 anos, barqueiro encarregado de levar e trazer pessoas que, por vários motivos, precisam cruzar o rio. Em um dia são mais de 200 travessias (ida e volta). Ao invés dos tradicionais remos, é utilizado um longo bambu que ele apoia na areia no fundo do rio, fazendo o barco

deslizar. É assim durante todo o dia e início da noite, pois sempre tem gente querendo atravessar. A mini-embarcação, feita pelo próprio barqueiro com a ajuda de um amigo marceneiro, carrega no máximo sete pessoas e, a cada viagem, um dos passageiros se prontifica a retirar a água acumulada no casco – já bem gasto pelos 15 anos de uso diário.

– Pense bem, Janaína. Se eu paro o meu barco aqui neste exato local, a gente está num meio-lugar.

– Como assim?

– É que aqui estamos exatamente no meio do rio. Se remarmos um pouquinho para cá, estaremos no centro de Coronel Fabriciano mas, se remarmos um pouquinho para lá, estaremos no meu bairro, o Nova Esperança, que faz parte da periferia da cidade de Timóteo.

– Que ótimo! Essa é a primeira vez que estou em um meio-lugar!

Coronel Fabriciano e Timóteo são cidades do interior de Minas Gerais, a cerca de 200 km da capital Belo Horizonte.

Coronel Fabriciano possui 105.000 habitantes e ocupa uma área de 221,049 km². A cidade foi emancipada em 1948 e seu desenvolvimento recente se deu graças à presença de duas indústrias: a Usiminas e a Acesita. Em 1964, quando houve um redesenho do mapa administrativo da região, a cidade deixou de sediá-las. Hoje, a principal atividade econômica é o comércio.

Timóteo é uma cidade planejada e foi idealizada e construída para atender às

demandas da Acesita, atual ArcelorMittal, uma siderúrgica produtora de aço que é a principal responsável pela economia do lugar. Possui uma população de 79.813 habitantes e ocupa uma área de 145,159 km².

Cidades vizinhas separadas por um rio, o Piracicaba, local de trabalho de Seu Roberto.

– Que eu sei, Janaína, são apenas 3 pontes ligando as duas cidades. É por isso que existe esse porto aqui. Para dar acesso aos moradores do Nova Esperança.

O Porto de Barcos, onde trabalha Seu Roberto, tem aproximadamente 50 anos e foi “conquistado” por José Rocho, um dos primeiros moradores do bairro. José Rocho é até hoje o dono do ponto. O proprietário não tem escritura e tampouco paga qualquer tipo de imposto por estar ali, já que se trata de uma ocupação. O mesmo acontece por todo o bairro Nova Esperança.

Seu Roberto conta que o terreno do bairro, por ter sofrido inúmeras inundações no passado, foi abandonado pelo proprietário – a Acesita, e logo em seguida pessoas vindas de outras cidades começaram a construir suas casas ali. Foi assim, a partir de sucessivas ocupações, que o Nova Esperança foi se formando.

– Aqui é terra de ninguém. Não é minha, não é dos meus poucos vizinhos, não é mais da indústria, e tampouco pertence à cidade. Além de nós, moradores, e umas pequenas empresas que estão situadas aqui, ninguém mais se interessa por esse bairro. É por isso que não há ruas, pontes





ou passarelas. Estamos ilhados pois, de um lado, está o rio e, do outro, está a BR 381, que acabou de ser duplicada para melhorar o fluxo dos carros, que passam a mais de 120 Km/h, razão dos muitos acidentes que ocorriam por aqui. Ninguém mais atravessa a pé ali. Se este barco fica um dia parado, o acesso é só por avião ou a nado. Ou a pé, se você andar muito para chegar à ponte mais próxima.

– Você acha que algum dia vai ser construída uma ponte aqui?

– Ponte, nunca. Passarela, talvez. Mas quem iria fazer isso? Um morador? A prefeitura de uma das duas cidades? De quem é o interesse? Ninguém quer saber desse lugar aqui não... Não damos lucro, estamos literalmente à margem.

– Você é importante por aqui, Roberto.

– Sim, eu sou.

Para fazer a travessia a barco é preciso pagar uma quantia de R\$0,75, mas dinheiro mesmo só no final da semana ou no início do mês, quando o salário dos passageiros sai. Como todo mundo é conhecido, os acertos são sempre feitos em dia, não há atrasos.

– Galinha de casa não foge da panela. Aqui todo mundo se conhece. A relação é de amizade.

– Você tem algum caderninho onde anota as travessias?

– Não. Guardo tudo na cabeça. Aqui não tem papel assinado, tudo funciona na base da palavra e do acordo. Se você fala que vai me pagar no final do ano, eu acredito! E ponto final. Somos vizinhos e, na maioria das vezes, parentes e amigos. Tem

vez que acontece de alguém perder a viagem, aí eu não cobro a passagem.

– Como assim?

– Sabe aquele camarada de blusa alaranjada que acabei de levar? No mês passado ele precisou ir quatro vezes à cidade receber o salário. Da primeira vez esqueceu a carteira de identidade, da segunda esqueceu um outro documento, na terceira ficou um tempão na fila recadastrando o CPF e aí o banco fechou. Só na quarta vez conseguiu receber sua aposentadoria. Não achei justo da minha parte cobrar esses três primeiros deslocamentos. A Madalena, por exemplo. Ela mora aqui no bairro e trabalha no centro de Timóteo. Só para deixar claro para você: ela mora e trabalha no mesmo município. Para ela chegar até o trabalho, precisa ir para Fabriciano de barco e de lá





pegar um ônibus para chegar no centro de Timóteo!

- E você cobra a travessia dela?
- Na maioria das vezes.

O início do mês é o período mais cansativo, já que é hora de muitos moradores receberem seus salários no centro de Coronel Fabriciano. O trabalho é dobrado. Em média são feitas umas 250 travessias e Seu Roberto chega a receber até R\$180,00 por dia, dos quais R\$80,00 ficam para ele, enquanto os R\$100,00 restantes vão para José Rocho, o dono do ponto. Esse é o acordo.

- E nos finais de semana?

– Sábado e domingo o fluxo é bem pouco por aqui: um ou outro que vem visi-

tar os parentes e poucos são os moradores que vão trabalhar em Fabriciano.

- O senhor não trabalha esses dias, né?

– Final de semana não é dia de um senhor de 65 anos pegar no batente. Nesses dois dias quem está aqui cuidando de tudo é um rapaz mais jovem. Só trabalho dia de semana, e de 05:30h às 19:30h. Depois vou para a minha propriedade e fico quietinho lá. Mas, se ficou alguém para trás, é só me gritar que saio de casa na hora para atravessar a pessoa. Mas uma coisa é certa: tem que ser gente boa, porque, se não, pode gritar a noite inteira aqui na margem. Eu não saio da minha casa para atravessar gente de índole duvidosa. Não mesmo.

No final do dia, Seu Roberto vai para sua propriedade ter o merecido descanso. Mas, antes de dormir, faz uma coisa que aprendeu com seu ídolo, Mazzaropi. Enterra todo o seu lucro do dia. Fica tudo lá, debaixo da terra.

– Sabe, Janaína, esse vai ser o primeiro registro do Porto de Barcos! Até hoje não tem nada, nenhuma foto, nenhum escrito, nada.

– Que bom! Agora sou eu que estou me sentindo importante.

- Nossa! Já são sete horas da noite?

– É, menina! Aqui é assim: o tempo passa e a gente nem percebe. ■

**ESPAÇO
REUTILIZÁVEL**

FRONTEIRAS TRANSNACIONAIS

Ursula Biemann

Artista, curadora e pesquisadora das relações socioespaciais de migração, mobilidade, tecnologia e gênero. Atua em diálogo com antropólogos, arquitetos e ONGs.
www.geobodies.org

ASSISTA NO SITE



Performing the Border é um vídeo-ensaio que descreve uma cidade na fronteira do México com os Estados Unidos. A Cidade de Juarez está situada em uma zona de livre comércio instalada para operações de montagem da indústria norte-americana. Há centenas de maquiladoras nessa cidade, onde mulheres mexicanas soldam *chips* para a nossa cultura digital. Ela é uma zona transnacional que substituiu a vida rural de milhões de mexicanos por favelas de alta tecnologia. Nesse tipo de zona, o es-

cravo colonial transformou-se em um robô pós-Fordista, manufaturando *chips* em fluxo constante. Estamos conscientes de que a política transnacional criou condições particulares para a produção do mercado global acontecer. Dentre essas condições, está o fato de que as mulheres têm que construir seus próprios barracos no deserto quando se mudam para Juarez, de que a força de trabalho das mulheres jovens é gradualmente substituída quando a sua vista já não consegue realizar o trabalho com

precisão e de que muitas trabalhadoras se prostituem nos finais de semana, porque suas rendas não são suficientes para a sobrevivência, nem mesmo na favela.

Performing the Border trata de questões sobre a divisão internacional do trabalho, a migração e a sexualização dos corpos femininos na organização pós-industrial global. Traça um registro espacial da conexão entre o corpo feminino e a alta tecnologia, revelando patologias na esfera pública e descrevendo a construção da fronteira nos seus

sentidos materiais e metafóricos. Todas essas relações que caracterizam a ordem subjacente dessa cidade fronteiriça falam sobre as forças globais que são muito mais amplas do que o lugar em si mesmo. Entretanto, algumas relações são mais visíveis do que outras. Na verdade, muitos processos são, cada vez mais, abstratos e irrepresentáveis e não poderiam ser capturados somente pela prática do documentário.

Essa cidade pequena e suja é o modesto não-lugar através do qual as linhas multidirecionais de sentido podem ser narradas. Meu interesse é pelo campo de conexões e associações criado na forma artística do ensaio, expandindo o significado de um lugar particular para além da sua realidade documentável; é pensar sobre as políticas desse espaço videográfico. Em *Performing the Border*, a geografia do ensaísta e a geografia transnacional convergem, ambas exprimindo-se como construções artificiais.

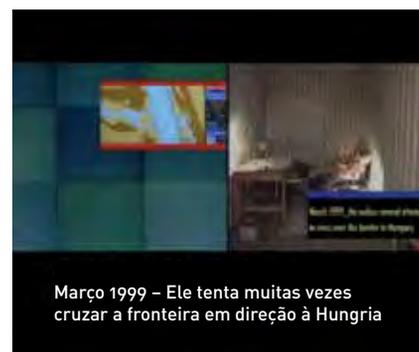
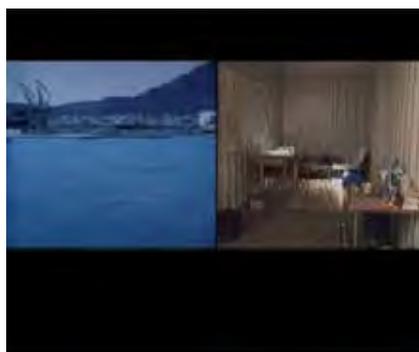
Tal como a política transnacional, a prática do ensaio exercita o desloca-

mento, redefine as fronteiras nacionais e aglutina diferentes locais por meio de uma lógica particular. Mas, no ensaio, é a voz do narrador que junta os fragmentos em uma série de reflexões que seguem um roteiro subjetivo. A voz autoral é claramente reconhecida como uma visão pessoal, uma posição de migrante feminino, trabalhadores brancos, gays, negros, etc. – e isso a distingue de uma voz documentarista ou científica. É a voz translocal de um sujeito móvel e viajante que não pertence ao lugar por ele descrito, mas sabe o suficiente sobre o lugar para elucidar camadas de significação. O ensaio não acredita na representatividade da verdade. A intenção do ensaísta baseia-se, preferencialmente, numa reflexão sobre o mundo e sua ordem social, organizando o material em um terreno particular de conexões. Em outras palavras, a abordagem do ensaísta não tem a ver com a documentação de realidades, mas com a organização de complexidades.

Essa característica faz do ensaio audiovisual um gênero adequado para a investi-

gação de um assunto subjetivo como a globalização. Neste debate, muitas questões sobre economia, identidade, tecnologia e política convergem e são colocadas em uma relação mais complexa. O esforço em desenhar essas camadas leva, inevitavelmente, à criação de um espaço imaginário, um tipo de plataforma teórica na qual essas reflexões podem acontecer e criar diálogos. Em todo o trabalho, os ensaístas procedem à montagem desse tipo de espaço. Podemos pensar em uma topografia imaginária sobre a qual todos os tipos de pensamentos e eventos que acontecem em vários lugares e não-lugares experimentam uma certa nova ordem espacial.

A zona de processamento de exportação é uma zona bem definida que não opera de acordo com as leis sociais comuns, é um lugar em um estado de isenção, um não-lugar onde as realidades civis e as regulamentações nacionais estão em grande parte suspensas em favor de um arranjo corporativo especial. Foucault chama essas formações de heterotopias – lugares que



estão localizados fora das regulamentações sociais comuns, em desacordo com a norma. Ao mesmo tempo, as heterotopias representam uma posição contrária àquelas que refletem e comentam precisamente a respeito de como a sociedade normativa funciona. Clínicas psiquiátricas, prisões, escolas militares, bordéis e colônias são exemplos de heterotopias. De qualquer forma, as heterotopias estão falando particularmente sobre lugares e, diferentemente das utopias, que são essencialmente irreais, elas são reais, espaços efetivos. Podemos pensar nas zonas de livre comércio como sendo heterotópicas.

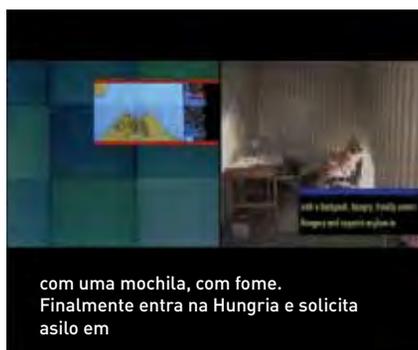
O que caracteriza a lógica da política transnacional? O conceito é geralmente associado ao trabalho deslocado, às redes de mídias globais, aos mercados liberais, ao capital livre e, podemos dizer, a uma relação ambígua com as fronteiras. As fronteiras são, simultaneamente, transcendentais e reforçadas, e a tecnologia digital cumpre um papel central na dispersão global e na proteção das delimitações nacionais do território. A imagem positiva é a ideia de que, junto com essa dispersão, segue um sentimento de se estar à deriva, em fluxo, completamente móvel, como se fôssemos capazes de estar em vários lugares ao mesmo tempo. Não é mais a imagem do viajante que passeia pelo mundo, mas de um sujeito multi-presente, conectado aos vários lugares profissionais e pessoais no tempo. Isso nos leva a reconsiderar o significado de lugar e de localização. O ensaio audiovisual tem experimentado topografias imaginárias que conectam eventos simultâneos, porém distintos, em vários lugares, antecipando o estado de deriva e o espaço virtual.

Mas com toda essa publicidade sobre mobilidade, é interessante olhar para o papel do corpo na zona transnacional, assim como no espaço criado pelo ensaísta. Na tradição do documentário, a realidade é anexada a um corpo, a câmera foca no ator social, um corpo histórico. Na ficção, por outro lado, o corpo representa uma figura narrada, é um corpo narrado. Entretanto, no ensaio, os corpos não são instrumentalizados, eles não têm que desempenhar funções representativas. Pelo contrário, no seu modo de autorreflexão, os corpos dos ensaístas contribuem para a construção do espaço. Neste caso, eles produzem fronteiras. É através do movimento dos corpos que a fronteira se constrói, como diz Bertha Jottar. Esses corpos particulares que cruzam a fronteira possuem raça e gênero, além de ser nacionalizados e econômicos. A fronteira não se torna uma construção neutra, mas é marcada por essas relações. Assim, em *Performing the Border*, o corpo não se torna o carregador de uma narração mas constrói ativamente fronteiras, traça geografias e desempenha princípios transnacionais. Está sempre fazendo algo além do que é dito sobre ele.

Então, se dizemos que o conceito transnacional é interessante por trazer características otimistas ao estilo de vida do mundo desenvolvido, também teremos que reconhecer que essa condição é potencializada pelo trabalho das pessoas localizadas ao sul da fronteira. Quando a tendência geral é representar a globalização em imagens da mobilidade livre e intensificada de pessoas, este vídeo é uma tentativa de promover e localizar a cultura virtual e digital em um lugar transnacional particular. Não são os

jet-sets, a elite de negócios que utiliza *palms*, nem mesmo o *nerd* de computador que se aposenta aos 30 anos; é a mulher mexicana *cyborg* que é ligada à sua banca de trabalho por um cabo de descarga elétrica e retorna ao seu barraco sem água corrente ou eletricidade à noite. Essa imagem ergue-se em analogia invertida e em diálogo crítico com aquelas imagens de glamour que circulam nas revistas que tratam da globalização.

Mesmo que este vídeo seja uma tentativa de trazer uma complementação de informações, ele não pede para entrar no real ou para ser mais verdadeiro do que as representações corporativas. Ele abre um novo espaço desconectado do real nos níveis visuais e sonoros. Movimentos lentos, colorações, distorções e camadas intensas transformam as imagens em elementos discursivos em vez de fatos descritivos. Mas, talvez, o mais importante é que o som original é deletado e substituído por um som eletrônico. O espaço material é, assim, tecnologicado, deslocado, desmaterializado e preparado para uma leitura diferente, não comprometida com a documentação da vida mexicana. É uma voz que argumenta e especula, tornando-se teórica ou poética. A voz é sempre a mesma, mas o texto é uma reunião de muitas e diferentes fontes. Não há uma voz que fale como um "eu". Não há um sujeito particular atrás da narração, embora essa narração seja altamente subjetiva. O vídeo fala de uma posição particular que poderia ser descrita como a de uma feminista branca que está em processo de mudança de um lugar marxista para um lugar pós-colonial, pós-Fordista, pós-humanista. O vídeo tenta ainda descobrir como transpor tais questões para um discurso estético



co e teórico contemporâneo no contexto globalizado.

O aspecto performativo das fronteiras possui um papel importante. Uma vez que abraçamos o conceito de performance, estamos tentados a aplicá-lo em quase tudo que, previamente, concebemos como estável e fixo. Se pensamos primeiramente nas fronteiras como limites políticos imóveis, que mudarão seus significados somente através de pactos ou de intervenções militares, a ideia de performance permite que as vejamos radicalmente diferentes. O foco é deslocado de uma fixação nas forças divisórias do poder para a múltipla construção social do espaço, que se realiza através de atos de pessoas comuns ao mesmo tempo em que de agentes globais, descentralizando o poder. Além desses esforços desconstrutivos, o vídeo, simultaneamente, garante o movimento das pessoas e a circulação de sinais realmente efetivos. A ideia de que as fronteiras são construídas e praticadas socialmente não é somente inspiradora, mas realça o agenciamento dos artistas, visto que destaca seu envolvimento na produção simbólica como ato performativo de “fazer fronteira”, se quisermos adaptar a noção de Judith Butler de “fazer gênero” a este ato geográfico.

Assim, uma das principais questões do meu trabalho, durante os últimos anos, é pensar como as trajetórias humanas, o tráfego de sinais e de informações visuais formam paisagens culturais e sociais particulares e, conseqüentemente, inscrevem-se materialmente no território. Não é por coincidência que *Performing the Border* abre com uma cena que mostra o interior de um carro se movendo pelo deserto me-

xicano. A voz de Bertha Jottar comenta: “Você precisa do cruzamento dos corpos para a fronteira tornar-se real, senão você tem apenas uma construção discursiva. Não há nada natural em relação à fronteira; é um lugar altamente construído, que se reproduz através dos cruzamentos das pessoas, porque sem o cruzamento, não há fronteira, certo? Ela é somente uma linha imaginária, um rio ou apenas um muro...” Nessa cena, eu estava filmando a mulher dirigindo um carro e, depois, eu me tornei parte da narrativa da estrada enquanto Bertha fala sobre a fronteira entre os Estados Unidos e o México como um lugar altamente performático. É um lugar que é constituído discursivamente, através da representação das duas nações e, materialmente, através da instalação da zona transnacional, na qual diferentes discursos nacionais se materializam em um espaço ambivalente na margem das duas sociedades.

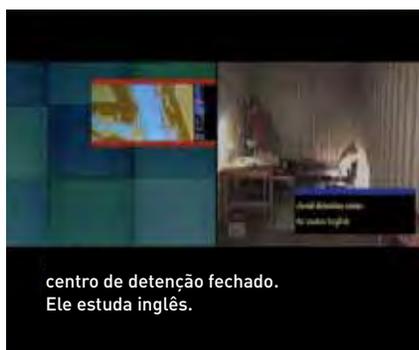
É através do movimento dos corpos que a fronteira ganha sentido. “Eles estão cruzando em inglês, em espanhol, em *espanglês*, com passaporte americano ou como turista, migrante, mulher de classe média, doméstica. Há todos esses diferentes modos de atravessar, e a forma como a fronteira se rearticula é através das relações de poder que o cruzamento produz. “Porque não é somente esse cruzamento feliz”, comenta Bertha, sobrepondo-se a imagens oníricas e superexpostas de pessoas em barcos infláveis flutuando sobre o rio Bravo.

Performing the Border foi seguido por uma série de outros vídeos sobre as-

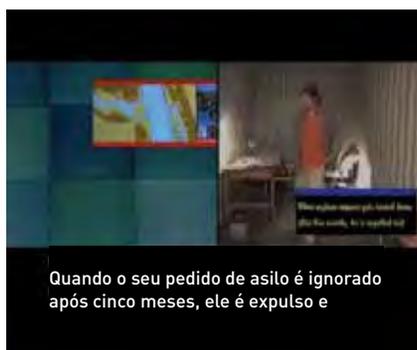
pectos econômicos em condições geográficas muito específicas. Quanto mais profundo eu mergulhava na reflexão sobre a fronteira, mais meus vídeos se tornavam documentos sobre mobilidade, transgressão, clandestinidade e subversão do controle. Desviando a atenção da atual fascinação dos poderes geográficos e dos repressivos regimes de fronteira, minhas investigações exploraram de modo crescente as contrageografias, espacialidades constituídas pelos sistemas de operações secretas, pelas práticas inovadoras de resistência e pelas autodeterminações migratórias.

Contained Mobility, vídeo-ensaio de 2004, apresenta esse tipo de contrageografia. A dupla projeção sincronizada justapõe duas realidades. Uma tela mostra o mundo digital do sistema de informação marítima, enquanto a outra registra o interior de um contêiner habitado por Anatol Zimmerman, um solicitante de asilo, oferecendo-nos um olhar sobre as formas de vida instáveis e translocais que emergiram no contexto atual. A parte que segue a trajetória de Anatol narra a realidade em um estado de exceção. Bielorrusso, nascido em um campo de detenção no Gulag, vive no limbo por tempo indeterminado, com seu *status* suspenso. Ele simboliza o corpo itinerante que nunca alcança um destino final. Prolongados estados de suspensão legal são crescentemente experimentados por pessoas que não conseguem se estabelecer em nenhum lugar. O estado provisório – o campo de recepção e os procedimentos de asilo – tornou-se uma condição permanente pós-humana e pós-humanista.

Desde meados de 1990, Anatol tem trabalhado na Polônia e tentado entrar na



centro de detenção fechado.
Ele estuda inglês.



Quando o seu pedido de asilo é ignorado
após cinco meses, ele é expulso e



espera-se que retorne à Budapeste a pé
para obter a carteira de identidade.

União Européia. Primeiramente, nadando pelo congelado rio Neisse até a Alemanha, depois, atravessando montanhas e pântanos na Hungria, Eslovênia e alhures. No vídeo, ele aparece como um ser altamente educado e bem vestido, que, com astúcia, usa a tecnologia para encontrar buracos no sistema de “Schengeland”. Enquanto as imagens de *webcam* mostram Anatol em um contêiner, a narrativa de sua odisséia de travessias ilegais nas fronteiras, sua captura, sua internação e sua fuga passa pela tela. Se a identidade cultural tem sido há muito percebida como uma concepção fundamentalmente estática, baseada no estado de nação, este vídeo segue o modelo da identidade como pura mobilidade.

Contained Mobility justapõe duas realidades espaciais: o sistema global de transporte de contêiner e a migração humana contida como puro movimento. Com o intuito de controlar o fluxo de comércio e pessoas, uma rede global regulatória está emergindo, centrada nos maiores nódulos e pólos logísticos de portos e aeroportos. Cada vez mais, as tecnologias sofisticadas desejam administrar e controlar os fluxos

globais, combatidos através de táticas inventivas de evasão por pessoas que questionam a prerrogativa do acesso. Práticas opressivas de controle espacial não implicam na resistência estar confinada nos espaços de dominação autorizados. Ela pode acontecer em qualquer lugar. *Contained Mobility* agarra esse momento de transformação para entender o sujeito emergente e dar visibilidade à sua condição.

Nenhuma das imagens de *Contained Mobility* documentam a realidade. São uma construção artificial: uma paisagem marítima simulada, uma versão virtual de dados digitais, uma *webcam* montada em estúdio. O vídeo é uma afirmativa conceitual sobre uma situação particular de estar no mundo. Diz o prólogo: “Chegar em terra firme num lugar sem costa, num mundo contêiner que tolera apenas o estado translocal de não ser desse lugar – e de nenhum outro –, existindo em uma condição permanente de não-pertencimento e não-existência jurídica”. A condição de refugiado é expressa sempre no negativo.

Temos que admitir que, ao entramos no domínio da produção da imagem, en-

frentamos uma série de problemas diferentes daqueles que enfrentamos desde uma perspectiva ativista. A questão que emerge é: como pode um vídeo, ainda que simplesmente argumente contra o capitalismo global e afirme novas identidades, refletir sobre e produzir a expansão do espaço no qual escrevemos e falamos? Há uma necessidade de investigar o efeito recíproco entre a simbolização do problema e a sua realidade material. Mesmo se o vídeo como suporte promettesse ser de grande utilidade para o trabalho ativista, seu maior objetivo não é canalizar a mudança social direta nem ser reduzido a uma mera contribuição para discursos correntes. Seu objetivo reside na mediação entre os dois, numa intervenção efetiva no ato performativo da representação. O processo de ressignificação (videográfica) da diferença, de abertura de zonas cinzentas e da escritura de contrageografias acontece entre as imagens e as nossas vidas, em algum lugar entre as limitações da representação e as lutas políticas ou existenciais. ■



Abril 2000 – Cruza ilegalmente a fronteira para a Croácia e passa os meses de verão em Split;



A Croácia não tem leis relativas a refugiados e, assim, ele é transferido para um centro de trânsito



da ONU, próximo de Zagreb.

MELHOR QUE POSSUIR

Kevin Kelly

Percorro estradas que não possuo. Tenho acesso imediato a 99% das estradas e rodovias do mundo (com poucas exceções) porque elas são um bem comum. Nós todos temos o direito de acesso a essas ruas, pois pagamos os impostos locais. Para quase toda finalidade que eu consiga imaginar, as estradas do mundo me servem como se eu as possuísse. Ou ainda melhor do que se eu as possuísse, visto que não sou responsável pela manutenção das mesmas. Grande parte da infraestrutura pública oferece benefícios desse tipo.

A *web* também é um bem comum social. A *web* não é igual às vias públicas, que são “possuídas” pelo povo, mas, em termos de acesso e uso públicos, a *web* é um tipo de bem comum. Os benefícios da *web* me servem como se eu a possuísse. Eu posso tê-la na íntegra, a qualquer hora, com o estalar dos dedos. As bibliotecas partilham algumas dessas qualidades. Os conteúdos dos livros não são de domínio público, mas os livros, como dispositivos, garantem acesso público aos seus conhecimentos e informações, o que é, de certa forma, melhor do que possuí-los.

É muito provável que, em um futuro próximo, eu não “possua” música alguma,

ou livros, ou filmes. Em vez disso, terei acesso imediato a todas as músicas, a todos os livros, a todos os filmes, usando um serviço sempre disponível, através de uma taxa de inscrição ou tarifa. Eu não comprarei - no sentido de decidir possuir - música individual alguma, ou livros, porque eu poderei, simplesmente, pedir para vê-los ou ouvi-los de acordo com a demanda do fluxo de TUDO. Eu talvez possa pagar por eles a granel, mas não os possuirei. A solicitação para apreciar uma obra é, portanto, separada de uma escolha mais complicada de querer ou não “possuí-la”. Eu posso consumir um filme, música ou livro sem ter que decidir sobre a posse.

Para muitas pessoas, esse tipo de acesso instantâneo e universal é melhor do que possuir, pois não há a responsabilidade de cuidar, guardar, classificar, catalogar, limpar ou conservar. Como livros, músicas e filmes ganham em acessibilidade pública, eles estão liderando a corrida para se tornarem bens comuns, ainda que possam não ser pagos através de impostos. Não é difícil imaginar outras mercadorias intangíveis se tornando bens comuns. Jogos, educação e informação sobre saúde estão, também, caminhando para essa direção.

Co-fundador da revista *Wired*. É autodidata e vive na Califórnia.

www.kk.org

www.wired.com

Como as criações estão se tornando digitais, elas tendem a ser compartilhadas, mercadorias sem dono. Nós podemos repensar isso e dizer que, no reino dos *bits*, a propriedade em si torna-se mais um esforço social. A propriedade pode estar relacionada menos ao título e mais ao uso e ao controle. Uma ideia não pode ser possuída da maneira como o ouro pode; na verdade, uma ideia tem um valor reduzido, a menos que seja partilhada ou usada de alguma forma. Esse valor, paradoxalmente, pode aumentar à medida que a ideia for menos possuída privatamente. Mas, se ninguém possuí-la, quem ganha os benefícios do seu aumento de valor? No novo regime, os usuários geralmente presumirão muitas das tarefas que os proprietários antes tinham. E assim, de certo modo, o uso torna-se propriedade.

De acordo com o princípio da desmaterialização, todos os bens estão tendo seus átomos infundidos com *bits*, diminuindo seu peso a cada atualização, de modo que todos os bens materiais se comportam, cada vez mais, como se fossem serviços intangíveis. Isso significa que madeira, aço, químicos, comida, carros, aviões – isto é, tudo aquilo que é feito – podem, também,

ser governados pelos princípios dos bens inatingíveis. À medida que os bens se tornam desincorporados, infundidos com pedaços de mente e cheios de *bits*, eles também irão obedecer às novas dinâmicas da propriedade. Muito em breve, todos os manufaturados, potencialmente, tornar-se-ão propriedade social.

Nosso senso de propriedade é algo engraçado. Se você compra um livro eletrônico e faz o *download* do livro em formato PDF para seu computador, você diria que o possui e que conta com os direitos de propriedade. Contudo, se você clica em um *link* e o PDF de um livro é aberto na sua tela, gratuito e automaticamente, você pode não sentir que possui o livro, mesmo se tiver sido copiado no disco rígido do computador. A posse de uma cópia acaba sendo menos importante no sentimento de posse do que o preço. As coisas gratuitas não geram fortes sentimentos de posse. Se um item possui um valor de custo zero, nós tendemos a não sentir que o possuímos. Assim, quanto mais a atividade econômica gravita para o gratuito, menos haverá o sentimento de posse. À medida que mais coisas são partilhadas, menos funcionam como posses.

Dividir não é muito diferente de alugar. Poderíamos dizer que a economia partilhada que atualmente emerge da mí-

dia social é, na verdade, uma economia de aluguel. Mas não usamos a palavra “alugar” de forma lógica. Quando assistimos a um filme em um canal de TV paga, estamos alugando-o, mesmo que não usemos essa palavra. Usamos um filme (filmes são usados quando assistidos) sem possuí-lo; em vez disso pagamos pelo direito de pegar emprestado. Isso é alugar. A principal razão de não usarmos habitualmente a metáfora do “aluguel” para bens digitais está no fato de associarmos o aluguel com coisas, não com serviços. Não parece com alugar porque não há nenhuma unidade visível para ser trocada. Nós alugamos um paletó, mas não alugamos um serviço de internet. Mas, quando alugamos, estamos repartindo o custo da propriedade com um grupo. A propriedade legal pode residir na companhia de aluguel, mas a efetiva propriedade – a propriedade de uso – é mantida pelo grupo que pega emprestado o bem ou o serviço.

Em uma relação de aluguel, o locatário desfruta de muitos dos benefícios de propriedade, mas sem a necessidade de capital ou de manutenção. É claro que os locatários estão também em desvantagem, porque eles podem não ganhar todos os benefícios de uma posse tradicional, como os direitos de modificação, acesso a longo prazo ou mais-valias. A invenção do alu-

guel não ficou muito atrás da invenção de propriedade e, hoje, você pode alugar quase qualquer coisa. As bolsas femininas, por exemplo, movimentam US\$9 bilhões na indústria de varejo dos Estados Unidos. No topo da linha estão as bolsas de marcas famosas vendidas por US\$500 ou mais. Em grandes cidades, uma pessoa pode alugar bolsas de uma aristocrática vitrine de aluguel. Ou qualquer pessoa pode ir a um dos *sites* que oferecem o serviço de aluguel de bolsas *online* e alugar um exemplar de uma bolsa bem cara para seu uso. Os aluguéis prosperam porque, para muitos consumidores, isso é melhor do que possuir. Bolsas podem ser trocadas para combinar com roupas, devolvidas e, assim, não será preciso armazená-las. Para usos de curto prazo, a posse compartilhada faz sentido. E, para muitas das coisas que usaremos no mundo que vem por aí, o uso em curto prazo será a norma.

Na medida em que mais itens são inventados e manufaturados – enquanto o número total de horas para desfrutá-los em um dia permanece fixo –, gastamos menos e menos tempo por item. Em outras palavras, a tendência de longo prazo em nossas vidas é a de que todos os bens e os serviços serão para usos em curto prazo. Assim, todos os bens e os serviços são candidatos ao aluguel, à divisão, ao bem comum social.



Locação, licença, arrendamento, *leasing*, assinaturas são tipos de posse compartilhada. A última guinada da posse compartilhada de mercadorias físicas e tangíveis é chamada de posse fracionada. Regimes populares de posse fracionada garantem ao co-proprietário um certo número de horas de voo em um jato privado para o destino de sua escolha, ou dirigir um super carro por 5,000 milhas por ano, ou gastar um número limitado de dias em um *resort*. Com a posse fracionada, você também pode dividir a posse de um time de esporte, de uma corrida de cavalo ou de uma vinhedo. Um *site* construído para promover a posse fracionada de bens essencialmente luxuosos anuncia desta maneira: “A posse fracionada e a propriedade-compartilhada oferecem a maneira ideal para obter o máximo proveito do seu investimento, comprando apenas as partes ou o tempo que você deseja de uma propriedade. Todos os outros aspectos são divididos, tanto os benefícios quanto os custos, entre um número limitado de membros acionistas.”

A desvantagem de um negócio tradicional de locação é a natureza “rival” das mercadorias físicas. Rival significa que há um jogo de soma nula; somente um rival prevalece. Se eu estou alugando o seu barco, ninguém mais pode. Se eu alugo uma bolsa para você, não posso alugar a mesma

bolsa para outra pessoa. Para aumentar seu negócio de locação você tem que comprar mais barcos ou bolsas. Mas é claro que os bens e os serviços intangíveis não funcionam dessa maneira. Eles são “sem-rival”, o que quer dizer que você pode locar o mesmo filme para quantas pessoas quiserem alugá-lo numa dada hora. Compartilhar bens intangíveis funciona magnificamente. Essa habilidade de dividir em larga escala, sem diminuir a satisfação do locatário individual, é transformadora. O uso total do custo cai precipitadamente (dividido por milhões ao invés de um). De repente, a posse não é tão importante. Por que possuir, quando você pode ter o mesmo proveito alugando, arrendando, licenciando, compartilhando?

Mas o mais importante é questionar por que possuir. Por que ter a posse completa de algo, se você tem acesso instantâneo, constante, durável e completo a isso? Se você vivesse dentro da maior loja de aluguéis do mundo, por que você possuiria algo? Se você pode alugar tudo o que precisa, sem possuir, você ganha os mesmos benefícios com poucas desvantagens.

A internet é como uma loja mágica de locação. O “porão” virtual é infinito e provê acesso infinito a seus pertences. Cada vez mais, há menos razões para se ter algo. Através do omniacesso, o cidadão mais co-

mo pode dispor de um bem ou serviço tão rapidamente quanto se o comprasse. A qualidade da mercadoria é igual à daquela que você pode possuir e, em alguns casos, pode ser mais rápido dispor de algumas coisas do que encontrá-las você mesmo, no seu próprio “porão”.

O acesso é tão superior à propriedade ou à posse, que deve guiar a economia emergente dos bens intangíveis. O principal obstáculo à conversão total da propriedade ao omniacesso está relacionado com questões de modificação e controle. Nos regimes tradicionais de posse, somente os proprietários têm o direito de modificar ou controlar o uso da propriedade. O direito de modificação não é transferido nos acordos de locação, arrendamento ou licença. Mas eles são transferidos aos conteúdos e ferramentas de sistemas abertos (*open source*), razão do seu grande atrativo nesse novo domínio. A habilidade e o direito de melhorar, personalizar ou adequar o que é dividido será o ingrediente principal no avanço do omniacesso. E à medida que a habilidade de modificar for arrancada dos modelos clássicos de propriedade (pense naquelas garantias bobas), a posse perde força.

O acesso deixa a posse para trás. Acessar é melhor do que possuir. ■

DIREITO À MORADIA, ACESSO À PRÓPRIA CASA

Fernanda Regaldo

Editora de PISEAGRAMA.

ASSISTA NO SITE



27 de setembro de 2010

“Foi naquele lá, olha. Naquele. Tá vendo?” Dona Ana apontava para o apartamento do 7º andar, onde, uma semana antes, havia ocorrido o incêndio. Mais abaixo, no 4º andar, Anastasia, Aécio e Itamar sorriam amarelo num *banner* eleitoral.

Ninguém sabe como começou o fogo em um dos meio-apartamentos da torre de número 100, ocupado por um catador de papel. Mas o espetáculo que se seguiu aconteceu *comme il faut*. Pânico, gritos, chamadas, luzes, um helicóptero que sobrevoava o local, jornalistas que abordavam supostos feridos e devoravam relatos impossíveis, sirenes, fumaça, comoção, ação.

Depois que os bombeiros controlaram o fogo, depois que as luzes e a fumaça baixaram, depois que os jornalistas se foram saciados, a notícia que esqueceram de espalhar: homens do batalhão de choque da polícia militar, cujo ônibus carregado chegou em meio à bagunça, haviam tomado as entradas do prédio. A partir daquela noite, os moradores da torre 100 estavam impedidos de voltar para suas casas.

As torres do edifício Saint Martin, em Belo Horizonte, conhecidas localmente

como Torres Gêmeas, foram ocupadas em 1996. A construtora, que vendera sonhos (à época debutantes) de nomes à francesa a mais de 100 pessoas faliu, deixando dois enormes esqueletos e a realidade concreta do calote à brasileira.

Nos 17 andares de cada torre, em apartamentos inteiros ou meados (os meio-apartamentos), instalaram-se cerca de 180 famílias. Apesar das três ordens de despejo emitidas desde então, os moradores foram se ajeitando, equipando espaços privados e comuns. Os poços dos elevadores foram fechados, portas e janelas foram instaladas, ligações elétricas clandestinas proliferaram e os lares ganharam *décor* à prestação e a prazo.

Depois do incêndio, os moradores só podem subir aos apartamentos, em que muitos moram há mais de 14 anos, acompanhados por policiais armados. Ainda assim, não podem tirar quase nada. “Só mesmo documentos e remédios, e olhe lá”, contava dona Ana, moradora desabrigada.

8 de outubro de 2010

Um pequeno montinho de pessoas ia se

formando em torno de três policiais militares no pátio dos prédios. “Isso aqui já foi espaço privado seus, mas agora inverteu a situação, hoje é espaço privado nosso”, esbravejava um dos policiais. Os moradores haviam se reunido no pátio para receber Raquel Rolnik, relatora da ONU para a Moradia Adequada.

Depois de um *tour* pelos abrigos e barracas improvisados, Rolnik confessou que não trazia novidades. Os moradores ouviram aqueles que seriam (teoricamente) seus direitos para serem informados, em seguida, de que o prefeito da cidade não se dispunha a garanti-los. “Estou absolutamente chocada e preocupada com que estou vendo [...] O prefeito não apresentou, para mim pelo menos, nenhuma proposta de saída, de solução para a situação que está sendo vivida aqui.”

No Brasil, o direito à moradia ganhou vigor (teoricamente) em 2001, com a publicação do Estatuto da Cidade. O Estatuto introduziu na legislação brasileira instrumentos legais norteados por noções relativas à ligação entre moradia e acesso a equipamentos e à função social do imóvel.



De uma sala no 6º andar da Faculdade de Direito da UFMG, estudantes associados ao programa Polos de Cidadania acompanham diversas ações de despejo coletivo, cada vez mais numerosas em Belo Horizonte. Ali explicaram que o Estatuto da Cidade flexibiliza a noção de propriedade do imóvel ao atrelá-la a sua função social, o que tende a gerar conflitos, já que a lógica do Código Civil brasileiro é essencialmente privatista. Apesar de a legislação prever a desapropriação de terrenos ou imóveis por descumprimento da função social, ela quase nunca acontece.

Uma pesquisa realizada em 2008 pela Fundação João Pinheiro indica que a região metropolitana de Belo Horizonte tem um déficit habitacional de cerca de 116.000 moradias. A prefeitura apresenta números mais prosaicos, que giram em torno de 50.000 moradias. O número de domicílios vagos em condições de serem ocupados e em construção, ainda segundo a Fundação João Pinheiro, chega a mais de 170 mil.

Em 2004, a Associação de Moradores das Torres foi habilitada no Edital do Programa de Crédito Solidário da CAIXA,

gerido pelo Ministério das Cidades. O projeto enviado previa financiamento dos custos de desapropriação e de reforma dos prédios. O custo por família seria de menos de 20 mil reais – bastante inferior ao valor médio gasto na construção de habitações populares pela prefeitura de Belo Horizonte. A reforma ainda minimizaria impactos sociais, já que os moradores poderiam permanecer na região onde trabalham e estudam seus filhos. Mesmo com a aprovação, o projeto não instigou a criatividade de governantes locais e foi inviabilizado pela solicitação, por parte da CAIXA, dos projetos executivos que, no entanto, não estavam previstos no edital.

O desinteresse não se restringe a municípios específicos ou a administrações mais perversas. Críticos do programa federal Minha Casa Minha Vida lamentam que ele priorize o setor imobiliário e o da construção civil, sem que seja sustentado por uma política nacional de moradia.

O programa autoriza, em Belo Horizonte, um crédito de 46 mil reais para a construção de unidades habitacionais destinadas a famílias com renda de até 3 sa-

lários mínimos (valor que, segundo a Prefeitura e as construtoras, é insuficiente). A reforma de edificações existentes e desocupadas custaria consideravelmente menos aos cofres públicos. No entanto, ainda que a modalidade de requalificação tenha sido incluída na lei do Minha Casa Minha Vida, ela ainda não foi regulamentada e, sobretudo, não tem sido promovida pelos agentes públicos responsáveis.

Rolnik se foi depois de uma espera forçada: motoristas de taxi se recusavam a dirigir até o local.

15 de outubro de 2010

As cerca de cinquenta pessoas que se reuniam no abrigo improvisado em uma loja no térreo dos prédios se abanavam com o que aparecesse pela frente. Era um dia quente e o ar estava carregado. Naquela primeira reunião, organizada pela Pastoral de Rua, seria definida uma posição consensual a ser defendida perante a prefeitura, mas sobravam posições e faltava consenso.

Alguns moradores das torres diziam querer continuar no prédio. Outros se dispunham a sair se fossem oferecidas vagas

nos “predinhos”, habitações populares da Prefeitura. Moradores da torre 100, aludindo ao subsídio ao aluguel mencionado pela Prefeitura, diziam topar qualquer coisa, desde que a solução fosse rápida. Outros, por fim, não faziam a mínima ideia da razão de estarem ali. Todos gritavam.

A possibilidade de permanecerem nos prédios e negociarem a reforma nos moldes do projeto de 2004 foi levantada e defendida por alguns moradores, mas logo descartada.

“O condomínio não fica por menos de 500, 600 reais.”

“Aqui precisamos de porteiro 24 horas, de vigia 24 horas.”

“Quem vai querer pagar por isso?”

Os “eu não” vinham em coro. Chegou-se a discutir as dificuldades de manutenção da piscina prevista no projeto de nome francês. Em nenhum momento da reunião foram considerados modelos colaborativos de gestão.

A falta de organização e articulação entre os moradores é emblemática de um sistema político de representação popular pouco consolidado. Uma enorme parte da população, politicamente fragmentada, desconhece seus direitos e os canais de demanda e diálogo com o poder público, que tende a reproduzir a concentração de poder e a ideia de que o Estado opera favores. Joviano Mayer, da ONG Brigadas Populares, relata que a falta de articulação tende a se acentuar ainda mais em ocupações verticais.

Ao fim da reunião, parecia prevalecer a opinião do grupo a favor de qualquer-solução-desde-que-imediate, mas ainda reinava o caos.

18 de outubro de 2010

Já passavam das 15 horas, e o representante da Urbel não havia aparecido para a audiência que se iniciou às 14 horas. Cláudia Ferreira de Souza, promotora do Ministério Público estadual, chegou a sugerir, des preocupada, uma remarcação.

A reunião de líderes das Torres com o Ministério Público e a Urbel, Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte, havia

sido marcada para quase um mês depois do incêndio. Claudius Vinicius Leite, diretor-presidente da Urbel, entrou na sala às 15:20 horas. “Atrasei?”. Desculpando-se, atendeu ao celular (“estou em reunião”) e, sem pressa, serviu-se de café de uma garrafa térmica que os outros ainda não haviam tocado.

O projeto de reforma dos prédios foi exposto por técnicos ao Ministério Público, moradores relataram a situação emergencial e precária em que se encontravam e a Urbel ofereceu a solução do subsídio ao aluguel, o Bolsa Moradia. Silmara Goulart, procuradora do Ministério Público federal, sugeriu que os moradores retornassem de imediato aos prédios com o compromisso assinado de saírem pacificamente quando houvesse alternativa.

Faltavam, no entanto, os laudos técnicos do Corpo de Bombeiros e da Superintendência de Desenvolvimento da Capital – SUDECAP –, que avaliariam as condições de segurança dos prédios depois do incêndio e os custos dos reparos. Sem os laudos seria impossível levar adiante as negociações. A solução do Bolsa Moradia demandaria o cadastro de todos os moradores e, portanto, tempo. Diante do impasse, Claudius sugeriu que os abrigos da Prefeitura (“que são ótimos!”) poderiam servir num primeiro momento, provocando a breve revolta (e risos irônicos) de moradores e representantes da Pastoral de Rua. A promotoria determinou que os laudos fossem entregues num prazo máximo de 48 horas.

A Urbel foi criada em 1983, passou por infindas reestruturações e hoje tem como função planejar e executar ações de urbanização (incluindo a regularização fundiária) de vilas e favelas, assim como remover e reassentar famílias de áreas de risco ou para a realização de obras públicas em Belo Horizonte. Apesar de haver o propósito discursivo de “incluí-las no mapa da cidade formal já urbanizada”, a Urbel tem sido acusada de atuar de forma discriminatória junto aos habitantes da cidade “informal”, reproduzindo as desigualdades e segregações espaciais, sociais e legais vigentes.

O jurista especializado em direito urbanístico e professor do *University College* de Londres, Edésio Fernandes, taxa de vergonhosa a atuação da Urbel, que, segundo ele, ainda não entendeu a nova ordem jurídico-urbanista e trata a população para a qual trabalha como beneficiária de favores do governo, e não como titular de direitos.

21 de outubro de 2010

Uma linha imaginária partia ao meio a sala de aula da escola onde estavam reunidos os moradores desabrigados e alguns funcionários da Urbel. No hemisfério esquerdo, 4 pessoas olhavam, com ares de reprovação, os companheiros que haviam cruzado para o outro lado. Eram os únicos a se oporem à proposta oficial de adesão ao Bolsa Moradia. O programa oferece uma ajuda, de caráter provisório, de 300 reais mensais para o pagamento do aluguel de imóveis, que devem ser encontrados pelas próprias famílias e aprovados pela Urbel. Foi, desde o incêndio, a única possibilidade de solução (além dos abrigos) acenada pelo poder público no escasso diálogo que se manteve.

Sandoval, um dos 4 resistentes, ainda tentou convencer os colegas do outro lado. “A prefeitura está conseguindo nos vencer pelo cansaço e falta de respostas. Mas temos direitos, estamos aqui há mais de 14 anos”. Não é que os outros discordassem, é que preferiam, resignados, alguma solução. Índio, um dos líderes, colocou a questão de maneira simples ao comandar a cruzada: “melhor um pássaro nas mãos do que dois voando”.

O modelo de aluguel subsidiado é bastante comum e bem-sucedido fora do Brasil. Em muitos casos, funciona melhor do que o modelo da casa própria. Além de ser flexível e economicamente mais viável, evita a periferização e permite maior controle sobre o déficit habitacional. No Brasil, onde reina socialmente o paradigma da casa própria, é um modelo emergencial e não se constitui como braço de uma política concreta de moradia. É emblemático, por exemplo, que o subsídio ao aluguel não exista como modalidade no âmbito do programa Minha Casa Minha Vida. Os

valores oferecidos não refletem a situação real do mercado imobiliário, o que gera um movimento forçado em direção a periferias cada vez mais distantes - e mais carentes de equipamentos e serviços.

Neide, uma das tantas moradoras que, apesar das dúvidas, havia cruzado a linha, ponderou que seria difícil encontrar imóveis nas redondezas pelo valor proposto. Um senhor que sentava em um banquinho ao lado dela riu histrionicamente, e lembrou que não eram “bacanas” para escolherem a região em que vão morar. Ninguém discordou.

28 de outubro de 2010

Dona Ana servia água gelada em pequenos copinhos de plástico enquanto esperavam a chegada de mais representantes. A apatia já dominava a loja abafada no térreo. Alguns moradores da torre 64 convidaram a arquiteta e professora Margarete Leta Silva para esclarecer detalhes do projeto e os custos de execução e manutenção. Leta apresentou o modelo alternativo de recuperação dos prédios, elaborado em 2004, que não se detém aos padrões convencionais

de reforma e gestão. Ao mencionar a possibilidade de lucro com a venda de apartamentos reformados, causou um pequeno alvoroço.

Confirmando o que no fundo todos já sabiam, o Bolsa Moradia começava a se revelar inviável na prática. Surgiam sinais de que a papelada seria demorada, e aqueles que iniciavam a procura por imóveis tinham dificuldade em conseguir avalistas e, sobretudo, em encontrá-los no município de Belo Horizonte.

Como se ignorassem a decisão tomada havia uma semana, os moradores reconsideravam a reforma. Avaliavam com entusiasmo também a opção de obterem recursos para a eliminação de riscos iminentes até que a Prefeitura tenha vagas disponíveis nos “predinhos”. Dos laudos, porém, não se tinha notícia – as 48 horas já haviam se transformado em 240.

O atraso só parecia confirmar os enormes interesses em jogo. A Prefeitura falava em valores astronômicos para a recuperação (supostamente necessária) da estrutura. Solenes, representantes da Urbel mencionavam riscos estruturais que com-

prometeriam gravemente a vida das famílias envolvidas. Não houve comentários oficiais sobre o fato de ter sido permitido que vivessem expostas a riscos por 14 anos ou sobre o deslocamento súbito de vontades políticas, do descaso ao despejo.

Naqueles mesmos dias, um *shopping center* abriu suas portas (e acendeu suas luzes) no terreno em frente às torres, anunciando “uma nova etapa de desenvolvimento em Belo Horizonte”.

26 de novembro de 2010

O laudo da SUDECAP foi entregue aos moradores com um atraso de quase 40 dias. O documento confirmava as possibilidades de reforma levantadas pela equipe do projeto. As estruturas não estavam danificadas e deveriam ser recuperadas para que problemas estruturais a longo prazo fossem evitados. Até o fechamento desta edição de PISEAGRAMA, cerca de dois meses depois da determinação judicial das 48 horas, o laudo dos bombeiros ainda não havia sido apresentado. Os moradores continuavam esperando, sem acesso à própria casa. ■



↑ Abrigo improvisado no térreo das Torres, onde quatro famílias desabrigadas vivem apertadas há mais de três meses.

CONGESTIONAMENTO

Maider López

Artista que trabalha nas interfaces entre arte e espaço público. Vive em San Sebastián.
www.maiderlopez.com







→ neste ensaio: fotografias de Ataskoa (Congestionamento). Navarra, Espanha. Maider López, 2005.





CONTORNAMENTOS

Renata Marquez

Editora de PISEAGRAMA.
www.geografiaportatil.org

Se, no Brasil, vivenciamos a pregnância do paradigma desenvolvimentista nas propostas de transformação das cidades, tornam-se urgentes ações que sejam capazes de contornar o modelo de crescimento, de inventar novos modos para o fazer cotidiano e de devolver à cidade a noção de coletividade. A ideia dominante de globalização transforma perversamente o cidadão em consumidor – o que pode significar, num piscar de olhos, vagando entre um *site* e outro, o esquecimento da cidadania ou o enferrujamento da sua prática.

O que melhor encarna o paradigma moderno oferecido aos atuais consumidores da cidade? A construção em série de pistas insaciáveis para automóveis famigerados e os seus motoristas descontentes: viadutos, vias expressas, duplicações, triplicações, transposições, sinais icônicos – e anacrônicos – de progresso! Em Belo Horizonte, por exemplo, cerca de 28,5% das viagens diárias são feitas completamente a pé, o que é imediatamente interpretado pelos técnicos como falta de opção. Logo, em vez da tentativa estratégica de aterrissar o olhar do planejador e finalmente visitar os locais de fato por onde esses heróis anônimos da condição pedestre arriscam as suas vidas, os mesmos técnicos preferem apoiar a construção de mais vias para ônibus, carros e motos, cujas frotas cresceram em média, respectivamente, 8%, 26% e 74% entre 2001 e 2006.

Contornar é inventar novas rotas. Contornar é procurar outros caminhos e outras saídas. As táticas de contornamento redesenham temporariamente o espaço. Elas implicam na articulação criativa entre uma ordem distante – o planejamento urbano

– e uma ordem próxima, cotidiana, ou o que podemos chamar de prática espacial. Caminhar pela cidade, deslocar-se de bicicleta, compartilhar veículos motorizados, sonhar com a volta dos bondes elétricos e com o acesso prazeroso às regiões distantes da cidade, zelar pela pluralidade de ritmos, pela diversidade de opções e oportunidades e pelo espaço público como lugar-de-todos em vez de terra-de-ninguém.

A artista Maider López nasceu em San Sebastián, Espanha, em 1975. As suas propostas, pensadas para distintas cidades do mundo, modificam o espaço onde se inserem e envolvem as pessoas daquele lugar, oferecendo ensaios para pensar a prática urbana. Interceptando arte, arquitetura e espaço público, Maider – que nunca atuou no Brasil – distribuiu, no verão europeu de 2005, centenas de toalhas vermelhas para os frequentadores da praia de Itzurun, em Zumaia, criando, na imagem da paisagem de um vermelho-em-comum, a ativação de relações de proximidade na multidão. No mesmo ano, com *Ataskoa*, palavra basca para congestionamento, Maider anunciou uma chamada pública (na imprensa, rádios, folhetos e cartazes) para quem quisesse participar de um congestionamento na montanha, lugar um tanto improvável para tal ocorrência.

“Em 18 de setembro de 2005, 160 carros (cerca de 425 pessoas) se reuniram em Intza, Navarra. O congestionamento começou às 11:00h e terminou às 15:00h. Além dos 160 carros voluntários, participaram do evento uma equipe para direcionar o tráfego, organizar a alimentação popular, fotografar e filmar de cinco locais diferentes”, descreve Maider. Os carros eram dis-

tribuídos de acordo com a sua cor, formando um ritmo cromático coreográfico de deslocamento e estacionamento.

O congestionamento, uma situação continuamente vivida em grandes cidades do mundo – no Brasil, São Paulo é ainda a nossa ilustre campeã –, foi deslocado, isolado para estudo, reorganizado esteticamente e refuncionalizado coletivamente. *Ataskoa* produziu o desenho de uma paisagem artificial que contorna a própria ideia do congestionamento como problema de tráfego. O que pode ser feito no espaço-tempo de centenas de pessoas aparentemente juntas e relativamente imobilizadas? Se bastam 7 ônibus, 2 vagões dos 6 de um metrô típico ou 1 bonde com composição dupla para transportar 425 pessoas, que cidade poderíamos planejar?

Maider propõe a fabricação de uma condição especial de congestionamento – na qual normalmente somos impotentes reféns – para que sejamos os idealizadores ou os colaboradores voluntários. Propõe a ficcionalização de uma experiência maçante para que as suas implicações possam ser pensadas desde outras perspectivas e apontar para outras possibilidades de convívio.

Com *Ataskoa*, as pessoas do lugar se dispuseram a participar de uma coletividade instantânea e tiveram que, juntas, definir as regras do jogo segundo as quais tal situação poderia funcionar. Mais do que um congestionamento, *Ataskoa* é um contornamento que possibilita um lugar de festa em vez de um momento de fúria e tem a capacidade fabuladora de nos tornar capazes de imaginar e desejar outros futuros para as nossas cidades. ■





↓ Luis Eduardo Garzón, Enrique Peñalosa e Antanas Mockus, o trio de ex-prefeitos verdes de Bogotá, pedalando em campanha eleitoral. Imagem: cortesia Bogotá Bike Tours.



GRANDES AVANÇOS

Enrique Peñalosa



Foi prefeito de Bogotá de 1998 a 2001 e implementou uma série de reformas urbanas. Em 2009 foi eleito presidente do Instituto de Políticas para Desenvolvimento e Mobilidade, em Nova York.
www.itdp.org

As cidades de países em desenvolvimento, que irão dobrar ou triplicar sua área edificada durante as próximas décadas, têm a oportunidade de criar ambientes humanos melhores do que os que já existem. Esses ambientes, férteis para a felicidade, podem atrair e preservar pessoas altamente qualificadas e criativas e, assim, promover o desenvolvimento econômico.

Em nossa era pós-comunista, o modo como as cidades são criadas e organizadas pode promover inclusão social e igualdade na qualidade de vida. Um modelo urbano diferente pode ser criado, se for adotado – como via de regra – um princípio democrático básico: a preponderância do bem público sobre o interesse privado.

Embora Bogotá – onde fui prefeito de 1998 a 2001 – ainda esteja longe de ser um modelo, nós e outros fomos capazes, rápido e radicalmente, de transformar as relações de seus cidadãos com o espaço urbano, priorizando a felicidade das pessoas sobre a mobilidade dos carros.

À medida que as cidades de países em desenvolvimento crescem economicamente, o automóvel se torna a maior fonte de deterioração da qualidade de vida. As estradas largas, de alta velocidade e perigo-

sas de serem atravessadas, tornam-se cercas em um pasto de bois, separando os bairros e fazendo a cidade menos humana.

As crianças são mantidas fechadas dentro de suas casas, com medo de veículos motores, e somente podem sair desacompanhadas quando deixam de ser crianças. Muitas vezes não há calçadas. Mesmo quando há, as vagas de estacionamento de carros são construídas para dentro delas: os carros simplesmente estacionam nelas, em um ritual simbólico que ilustra a desigualdade da sociedade. As pessoas que possuem carro próprio, que são minoria, são cidadãos de primeira classe, enquanto os pedestres não.

A ausência de restrição ao uso de carros demanda investimentos ilimitados nas infraestruturas viárias, que consomem os escassos fundos públicos. Esses fundos deveriam ir, por sua vez, para o suprimento de água, para escolas, parques e outras necessidades básicas da população. O inchamento da infraestrutura viária também facilita a migração dos grupos de alta classe para os subúrbios de baixa densidade, inviabilizando um transporte público de qualidade, baixo custo e alta frequência. À medida que o tráfego piora, priorizam-se sistemas de

transporte ferroviário extremamente caros, ao invés de se reduzir o espaço dos carros nas ruas para que sejam implantados sistemas de ônibus de qualidade. Essa escala de prioridade corrói os recursos públicos e impede a solução dos problemas sociais e urbanos ainda mais profundamente.

Gestão pública

Bogotá começou a instituir a gestão pública responsável – o que significou a redução da burocracia, o aumento das taxas de investimento e a privatização de algumas tarefas governamentais, como a coleta de lixo. As necessidades essenciais para a sobrevivência humana, como o abastecimento de água, foram alcançadas através de uma eficiente gestão de recursos e de subsídios cruzados, bem como do aumento de impostos para as camadas mais ricas da sociedade. Quase metade de Bogotá, uma cidade de 7 milhões de pessoas, a 2.600 metros de altitude, cresceu de forma espontânea e ilegal, geralmente nas regiões montanhosas de difícil acesso. Ainda assim, 99% da população têm hoje acesso a água limpa na torneira de casa.

A melhoria das favelas, com grande participação das comunidades, era prioridade. As melhorias incluíam títulos de propriedade, enfermarias, escolas de qualidade, parques e espaços públicos propostos, desenhados e construídos pelas comunidades, financiados pela prefeitura, mas geridos junto às organizações comunitárias.

O objetivo, todavia, não deve ser a melhoria das favelas, mas a sua supressão. Em Bogotá, criamos o que poderia ser chamado de uma “empresa-dona-da-cidade”, que adquire terra ao redor da cidade e a urbaniza com qualidade. Grandes parcelas de terra são designadas aos incorporadores para que, em um prazo máximo de dois anos, ofereçam casas a um custo baixo e pré-estabelecido. A maior parte da terra em volta da cidade deve integrar os bancos de terra. Essa é uma maneira de garantir a habitação de baixo custo em ambientes urbanos de qualidade, para que, então, sejam evitadas as ocupações ilegais.

Fomos além da satisfação dos meios básicos de sobrevivência e começamos

a implementar um modelo diferente do apresentado pelas cidades desenvolvidas. O uso do carro foi restringido, e 40% deles tiveram obrigatoriamente que estar fora das ruas durante seis horas todos os dias, no horário de pico. Dissemos, explicitamente, que controlar os engarrafamentos era um meio de se promover o desenvolvimento das altas densidades urbanas e o uso do transporte público. Em resposta a um referendo, a primeira terça-feira de fevereiro de cada ano foi decretada como o dia sem carro, ocasião em que TODOS os deslocamentos eram feitos por transporte público, bicicletas ou a pé. Dezenas de milhares de carros – que costumavam estacionar nas calçadas – foram removidos e centenas de quilômetros de calçadas largas, bem iluminadas e arborizadas foram construídas.

Desde 1982, as ruas principais de Bogotá têm sido fechadas para o tráfego aos domingos a fim de que os ciclistas e pedestres possam aproveitá-las. Estendemos o fechamento para 120 quilômetros de estradas por 7 horas: todo domingo, mais de 1.5 milhão de pessoas saem para usá-las. Mais de 350 quilômetros de ciclovias protegidas foram construídos; como consequência, o ciclismo atingiu 4.1% da população da cidade, sendo que a porcentagem anterior era mínima. Isso vai além dos números. Um ciclista de baixa-renda pedalando, com capacete, em uma ciclovia protegida simboliza que um cidadão com uma bicicleta de US\$30 é tão importante quanto um cidadão com um automóvel de US\$30,000.

O transporte do dia a dia

As estradas urbanas de alta velocidade, propostas por uma agência japonesa, e que custam centenas de milhares de dólares, foram rejeitadas. Um corredor verde de trinta e dois quilômetros com ciclovias foi colocado ao longo de um riacho, onde uma das estradas estava para ser construída. O corredor conectou bairros de baixa e alta renda e serviu como um corredor de transporte diário para dezenas de milhares de ciclistas. Igualmente, uma rua arborizada de 15 metros de largura para pedestres, com extensão de 17 quilômetros, foi construída nos bairros de baixa renda em outra

parte da cidade. O objetivo é criar redes com centenas de quilômetros de extensão, somente para pedestres e bicicletas, o que tornará a cidade mais agradável e humana.

Rejeitamos os onerosos sistemas de metrô e, no lugar deles, colocamos em operação o Transporte por Ônibus Rápido, inspirado no bem-sucedido sistema desenvolvido em Curitiba, Brasil. O sistema foi chamado *TransMilênio*, para que se evitassem as conotações negativas dos ônibus. As pessoas embarcam nas estações, onde suas portas se abrem assim que os ônibus chegam. Esse transporte é acessível para cadeiras de rodas e fornece as velocidades e as capacidades semelhantes aos sistemas de metrô. Transporta mais de 1 milhão de pessoas diariamente – e mais passageiros por quilômetro/hora do que a maioria dos outros sistemas de metrô. Outras linhas serão colocadas em operação em breve e, até 2020, 85% da população da cidade contarão com uma estação a cada 500 metros.

Um referendo que propõe a proibição, a partir de 2015, do uso de todos os carros privados durante as horas de pico pela manhã e à tarde, atingiu a maioria dos votos – mas falhou em alcançar os 33,3% dos participantes votantes necessários para se tornar mandatário. Entretanto, essa proibição continua a ser um objetivo para muitos de nós, preocupados com o futuro da nossa cidade.

Fornecendo qualidade

Se a mobilidade segura para os que não possuem um veículo-motor é um direito, o fornecimento de calçadas de qualidade e de ciclovias protegidas em todas as estradas não é uma opção, mas um elemento básico da democracia.

Restringir o uso do carro e criar uma cidade mais amigável para o pedestre é o principal objetivo. Todavia, isso também libera os recursos que seriam, por outro lado, gastos na construção e na manutenção da infraestrutura das ruas. Em Bogotá, isso nos permitiu construir um número formidável de enfermarias, escolas, livrarias e parques de qualidade.

Alguns questionam a importância dos espaços públicos para pedestres em uma ci-



dade pobre que está em desenvolvimento, e com muitas necessidades não atendidas. Todavia, é precisamente nessas sociedades que eles são mais importantes. Durante o período de trabalho, um executivo de alto padrão e o empregado mais mal pago estão igualmente satisfeitos; eles encontram seus colegas de trabalho e fazem suas tarefas usuais. É quando eles deixam o trabalho que as grandes diferenças surgem. As pessoas de alta renda vão para grandes casas, geralmente, com jardins, e têm acesso aos clubes, casas de campo, férias, restaurantes e concertos. Mas os cidadãos de baixa renda e suas crianças não têm tempo de lazer alternativo diferente da televisão – com exceção dos espaços públicos para pedestres. Fornecer bons espaços públicos deve estar no programa de trabalho de um governo democrático.

Com o desenvolvimento econômico, os grupos de baixa renda adquirem bens que antes pareciam inacessíveis para eles,

como celulares, televisores e equipamentos de áudio. Mas eles nunca terão acesso a espaços verdes, a menos que os governos atuem nesse sentido. Governos devem garantir a criação de grandes áreas verdes e nunca devem permitir que as terras às margens de água sejam privadas e exclusivas.

Grandes espaços públicos

O espaço público é, também, um espaço para a igualdade. Quando diferentes pessoas se encontram, elas estão separadas pelas suas hierarquias como, por exemplo, quando o dono do apartamento encontra o porteiro e quando o vice-presidente financeiro encontra a mulher que serve café. Mas, nos espaços públicos, todos se encontram como iguais: fato que tem forte impacto em sociedades altamente desiguais, como é o caso da Colômbia e do Brasil. Uma boa cidade deve ter pelo menos um ótimo espaço público – um espaço tão maravilhoso que seja frequentado, inclusive, pelos ricos.

Em contrapartida, uma cidade está doente quando os *shoppings* substituem os espaços públicos como lugares de encontro e quando os turistas são encaminhados a eles quando perguntarem por um lugar para passear e ver pessoas.

Grande parte das cidades de países em desenvolvimento não estão construindo ambientes de qualidade. Muitas não têm visão de seus futuros e muitas daquelas que acreditam que o têm somente contemplam, sem questionamentos, uma versão tradicional de cidade ‘desenvolvida’. Bogotá sofre de grande parte das doenças que afetam as cidades em desenvolvimento. Ainda não resolvemos todos os nossos problemas, não alcançamos uma nova visão, ou, até mesmo, não nos libertamos do risco de uma recaída ao modelo tradicional. Mas, pelo menos, começamos a debater algumas questões fundamentais. ■

DE BICICLETA, PELA DIREITA

Roberto Andrés

Editor de PISEAGRAMA. Neste ensaio investiga como o Partido Conservador inglês e o PMDB carioca lidam com as questões ciclísticas.

Faça chuva ou faça sol (o que é mais raro) em Londres, Boris Johnson vai para o trabalho de bicicleta. De sua casa, no bairro de Islington, até o *City Hall*, onde funcionam os Poderes Executivo e Legislativo da cidade, pedala cerca de 5 quilômetros. Estaciona a bicicleta no térreo e sobe para o seu gabinete.

Boris Johnson é prefeito de Londres desde 2008, quando venceu as eleições contra Ken Livingstone, do Partido Trabalhista. A sua gestão assume a proposta de transformar a bicicleta em um meio preferencial de transporte na cidade – dentro da meta mais ambiciosa de fazer de Londres “a melhor cidade do mundo para se viver”. A implementação dos planos não é livre de controvérsias: o prefeito afirma ampliar o investimento em construção de “super-ciclovias”, enquanto opositoristas contestam os números e afirmam que várias ciclovias existentes foram pintadas de azul e contabilizadas no saldo das novas.

Em julho de 2010, a Prefeitura lançou o sistema público de aluguel de bicicletas, seguindo a trilha de cidades como Copenhague, Paris e Barcelona. As bicicletas ficam distribuídas em estações com travas e guichê eletrônico e podem ser retiradas mediante um cartão de assinante ou cartão de crédito. O usuário pode devolver a bicicleta em qualquer outra estação – desde que haja vaga, claro (um problema recorrente é a falta de vagas em horários de pico, quando, por exemplo, todos vão ao trabalho ou a um show em uma mesma região. Mais ou menos como nos picos de tráfego de veículos, mas sem os inconvenientes dos

engarrafamentos e buzinações. Nos picos ciclísticos, resta procurar vaga nos arredores e terminar a viagem a pé).

Percalços à parte, as bicicletas ganham as ruas da cidade: foram feitas mais de 1.8 milhões de viagens em 5 meses, chegando-se ao chuvoso novembro com média de 20 mil por dia. Há cerca de 5 mil bicicletas distribuídas em 350 estações, com a previsão de aumento para 8 mil bicicletas e 1.4 mil estações até 2012, quando a cidade sediará os jogos olímpicos. Em Paris, o Velib opera desde 2007 e tem hoje cerca de 20 mil bicicletas, 1.2 mil estações e 200 mil assinantes.

Boris Johnson defende o aspecto “profundamente comunista” do projeto, fala inusitada para um membro do Partido Conservador, conhecido por declarações politicamente incorretas e inimigo desvelado da imprensa de esquerda, como o jornal *The Guardian*. O cartão de assinatura custa 45 libras por ano, e a primeira meia-hora de uso da bicicleta não é cobrada. O propósito é que as bicicletas sejam utilizadas para viagens curtas e em seguida devolvidas. Se não cometer excessos, o usuário poderá circular na cidade por um custo dezenas de vezes menor do que em ônibus ou metrô e centenas de vezes menor do que em automóvel particular (a tarifa de transporte público em Londres é das mais caras e a circulação de carros no centro é taxada).

Embora “comunista”, o sistema londrino tem patrocínio do banco Barclays, que desembolsou cerca de 20 milhões de libras para estampar a sua marca no guidão de cada bicicleta. Outra marca associada,

que não aparece na publicidade impressa, é a do próprio Boris. O prefeito parece ter construído, graças à sua figura polêmica e à sua perseverança ciclística, uma associação pessoal comparável com o projeto, em terras mais quentes, de Lula, o Bolsa Família. Muitos chamam as Barclays Bikes de Boris Bikes.

A personalização parece agradar ao prefeito, que se mantém firme sobre as duas rodas e vai colecionando curiosos dividendos políticos. Em novembro de 2009, Boris passava pelo bairro de Camden quando socorreu uma mulher em apuros. A cineasta e ambientalista Franny Armstrong, que não apoiou Johnson nas eleições, estava encantada por três garotas munidas de uma barra de ferro. Viu um ciclista e pediu socorro. Quando ele se aproximou, espantou-se: “Ei, esse é o prefeito de Londres”. As garotas fugiram e o prefeito-herói acompanhou Franny até sua casa. Em outra ocasião, Boris pedalava com o Ministro dos Transportes, *Lord Adonis*, e com o Diretor de Transportes de Londres, *Kulveer Rangan*, quando quase foram atropelados por um caminhão desgovernado, que achatou dois carros logo adiante.

Em maio de 2008, enquanto Boris Johnson assumia a Prefeitura de Londres, a vizinha Paris recebia uma visita ilustre. Em missão oficial na capital francesa, o governador fluminense Sérgio Cabral entusiasmou-se com as bicicletas públicas. Fez-se fotografar pedalando e divulgou, de lá mesmo, que implantaria sistema semelhante no Estado do Rio. Começaria por Niterói,



com 100 bicicletas no lançamento – sem constrangimentos pelo número 100 vezes menor do que o do Velib, inaugurado com 10 mil bicicletas.

Na comitiva de Cabral em Paris, estava o então Secretário de Transportes do Estado do Rio, Júlio Lopes, que havia apresentado ao governador, em janeiro daquele ano, o projeto “Rio – Estado da Bicicleta”. Segundo apresentação no site

da Secretaria de Transportes, o projeto tem os seguintes programas estruturantes: Educação (“Conscientizar e preparar para o uso”), Promoção (“Incentivar, divulgar, criar a cultura da bicicleta”) e Operação (“Implantar a estrutura cicloviária”). Na tríade proposta, a obras de infraestrutura, como a implantação de 1.000 quilômetros de ciclovias no Estado e a instalação de bicicletas públicas, seriam somadas ou-

tras, como a realização do *Tour* do Rio e de campanhas publicitárias (“Vá de bike. Faz bem para você. Faz bem para o Rio”).

Nos quase três anos de projeto, poucas ciclovias e bicicletários foram construídos, as 100 bicicletas públicas não chegaram a Niterói e, em julho de 2010, anunciou-se a assinatura de um convênio prevendo “estudo para viabilizar a construção de 40 quilômetros de ciclovias, que abrangeriam



idades da região metropolitana e outros municípios”. Em outubro, novo anúncio: o plano deveria ficar pronto em 6 meses. Sem espanto, a meta traçada em 2008 de 1.000 quilômetros de ciclovias foi reduzida para 40 e terá seu estudo pronto, se tudo correr bem, em meados de 2011.

Já as ações promocionais tomaram a dianteira. O projeto “Rio – Estado da Bicicleta” foi apresentado em seminários, discutido em encontros políticos e elogiado por figuras como Enrique Peñalosa e a vice-prefeita de Londres, Nicky Graven. Passeios ciclísticos, pedaladas e o *Tour* do Rio ocorreram em diversas cidades, sempre com bom público; o ex-secretário e deputado eleito Júlio Lopes lançou o livro “Bicicleta, a cara do Rio”; obras pontuais foram inauguradas, repletas de autoridades. Em 2009, a inauguração de um bicicletário de 88 lugares no Maracanã teve a presença do ex-ministro das Cidades, Márcio Fortes. Na ocasião, a Secretaria de Transportes divulgou nota comemorando a possibilidade de os torcedores irem ao estádio de bici-

cleta, pois “lugar para estacionar não seria mais problema”. Naquele ano, os jogos do Flamengo no Maracanã tiveram média de 40.035 torcedores por partida, oferecendo uma relação, invejada pelos melhores concursos públicos, de 454 torcedores por vaga de estacionamento no bicicletário.

No Dia Internacional Sem Carro de 2009, Sérgio Cabral desfilou de bicicleta na região do Maracanã. Conta-se que o Governador foi de carro até um heliponto na Lagoa, para então voar de helicóptero até o centro, onde deu suas pedaladas seguido por dois seguranças. Teceu elogios à bicicleta elétrica e *zapt*, foi-se embora pelos ares. A performance do governador parece sintetizar precisamente o projeto Rio – Estado da Bicicleta no que diz respeito às relações entre seriedade do trabalho e imagem que se quer vender, entre compromissos efetivos e publicidade desavergonhada.

Todo o sistema de bicicletas públicas em Londres custará, para a Prefeitura, cerca de 120 milhões de libras (mais os 20 milhões pagos pelo Barclays). Se pegar

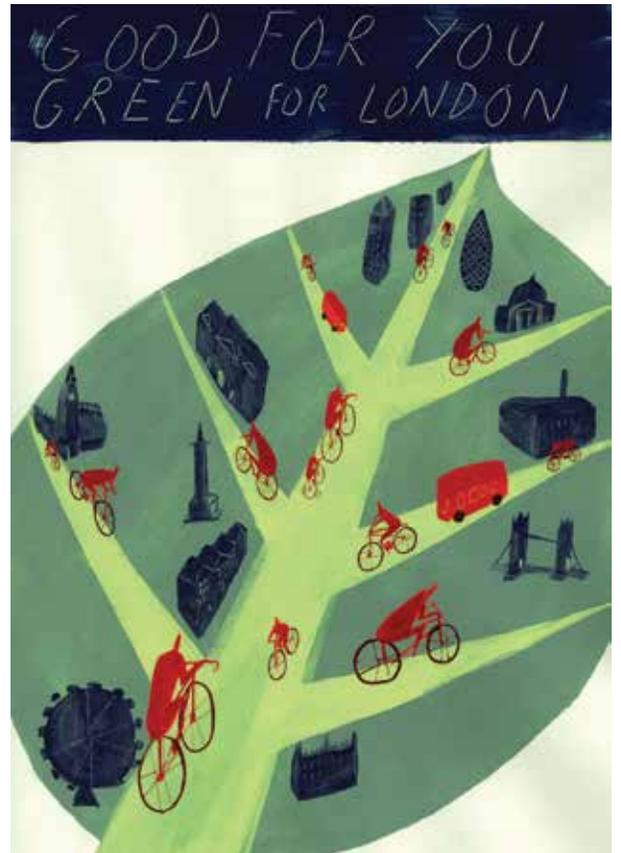
de vez, contribuirá substancialmente para a melhoria da vida na cidade. O aumento progressivo de ciclistas provoca, além da redução de automóveis, alívio nos ônibus e metrô. Na rabeira, vem a redução na emissão de ruído e gases poluentes, a desobstrução de ruas e de áreas tomadas por estacionamentos e, ainda, uma convivência urbana deveras simpática.

Para a governança tupiniquim, a cifra londrina é uma pechincha. Os cerca de R\$ 350 milhões equivalentes não pagam os três últimos anos de publicidade do governo de Sérgio Cabral. Tampouco pagam obras de viadutos brutais cindindo bairros e empurrando congestionamentos para alguns quilômetros adiante. E nem de longe pagam as reformas de estádios que chegarão à Copa com o exato mesmo número de lugares que têm hoje. E nem mesmo pagam – ó céus! – a frota de helicópteros com a qual meia dúzia de governadores e prefeitos trafegam diariamente nas cidades que governam e que não conseguem fazer andar. ■

↓ Evgenia Barinova | If Superheroes Couldn't Fly



↓ Rachel Lillie | Good for you, green for London | vencedora do 1o prêmio



↑ Julien Decaudin | London Cloud Ride

A INIQUIDADE DA TARIFA

Lúcio Gregori

Engenheiro, foi secretário de Transportes na prefeitura de São Paulo entre 1990 e 1992, durante a gestão de Luiza Erundina.
tarifazero.org

Einstein dizia que é mais fácil desintegrar um átomo do que um preconceito. Eu não sabia disso quando propus, em 1990, a tarifa zero para os transportes coletivos urbanos no município de São Paulo. Era secretário dos transportes no governo da então prefeita Luiza Erundina.

Por ter sido anteriormente secretário de serviços e obras (responsável, portanto, pelos contratos de coleta e destino final do lixo), pensei que o pagamento do transporte no ato de sua utilização era injusto e pouco racional em termos de eficiência. Injusto porque os que pagam são os que menos têm condições de arcar com esse custo. Era, e continua sendo, enorme o número dos que andam a pé por não terem condições de pagar a tarifa. E é pouco eficiente uma vez que o sistema de cobrança, à época, consumia quase 28% do arrecadado, além de ocupar cerca de quatro lugares por ônibus. A catraca não é somente grande e feia, ela pode se constituir também em um símbolo de humilhação.

O sistema proposto era de pagamento indireto do serviço de transporte coletivo,

através de impostos e taxas do município, como no caso dos serviços de educação, saúde, segurança pública, coleta e destinação final do lixo. O nome Tarifa Zero é, na verdade, de fantasia.

A previsão era de que, com a adoção da tarifa zero, o número de passageiros transportados aumentasse muito, seja por conta daqueles que não podem pagar várias tarifas por dia, seja pela migração de parte dos usuários de transportes individuais.

A frota deveria aumentar em 4.000 ônibus. Com a proposta, separava-se radicalmente o custo do serviço da tarifa paga pelo usuário. Cairia por terra o sistema de concessões de serviço para empresas em que a tarifa é a garantia do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Os serviços seriam contratados conforme todos os demais serviços públicos municipais, como construção de vias e viadutos, aquisição de remédios, equipamentos hospitalares, equipamentos para educação. Seria algo como fretar veículos pagando ao fretador e cobrindo os custos através dos impostos e taxas municipais, sem nada cobrar

do usuário no ato de utilização. Essa modalidade de contratação, no caso dos ônibus, seria denominada “municipalização”.

Com o necessário aumento da frota e a tarifa zero, tornavam-se necessárias novas fontes de recursos através de impostos e taxas. A prefeita propunha à Câmara uma reforma tributária fortemente progressiva – dentro da qual pagaria mais quem tem mais, menos quem tem menos e não pagaria quem não tem – e a constituição de um fundo para financiar a gratuidade. Grandes estabelecimentos, bancos, residências de luxo pagariam mais, e assim por diante. Afinal, a cidade só funciona porque as pessoas nela se deslocam.

Nos debates e reuniões de que participei pude perceber a resistência em se propiciar um sistema mais racional e justo para a mobilidade de todos, independentemente de classe social. A pouca mobilidade física dos usuários de transporte coletivo se traduz, também, em menor mobilidade social. O preconceito aparecia sob a forma de ditos como: “se é ruim pagando, pior se for de graça”, ou “os ônibus vão estar lotados de

bêbados e desocupados” ou ainda, “se for de graça haverá vandalismo, etc, etc”.

O projeto não pôde ser implantado. A Câmara Municipal sequer votou a necessária reforma tributária e o projeto como um todo. Esse conjunto de preconceitos esconde uma questão política e social muito mais profunda, que se constitui como um paradigma.

Como se dá, exposta de forma simples, sua construção histórica e social?

O início ocorre com a necessidade do não transporte, quando o ideal para o capital era ter o trabalhador junto ao local do trabalho – caso das vilas industriais ou mesmo das colônias nas fazendas. Com a complexidade decorrente do desenvolvimento, o transporte dos consumidores e da mão de obra para os locais de trabalho passa a ser indispensável. A responsabilidade desse serviço é transferida ao poder público, enquanto ele se transforma, ao mesmo tempo, em novo “negócio”.

A concessão de serviço público é solução de “negócio” para um mercado em que não há como haver concorrência, caracte-

rístico do transporte coletivo. E a tarifa é a garantia do “negócio”.

Como responsabilidade do governo, os transportes coletivos têm na tarifa um preço público. Isso confere ao sistema possibilidades de barganha política. A fixação do preço público da tarifa serve como elemento de manipulação política, para o bem e para o mal. A tarifa se torna, na prática, um “fetiche”. A história dos reajustes de tarifas de transportes urbanos mostra isso claramente, através de variadas manipulações. Ora a depressão do preço, ora os aumentos, sempre em função do momento político, de eleições, etc.

Se do lado do capital, o transporte coletivo é encarado como “negócio”, os usuários, através do aparato ideológico, também introjetam esse mesmo conceito. O usuário entende que o transporte é um serviço que deve ser pago, e que o seu deslocamento (mobilidade) é de sua inteira responsabilidade. Com isso, esfuma-se que o transporte é, primordialmente, de interesse do produtor, do prestador de serviço, do comércio – do empregador, de forma geral.

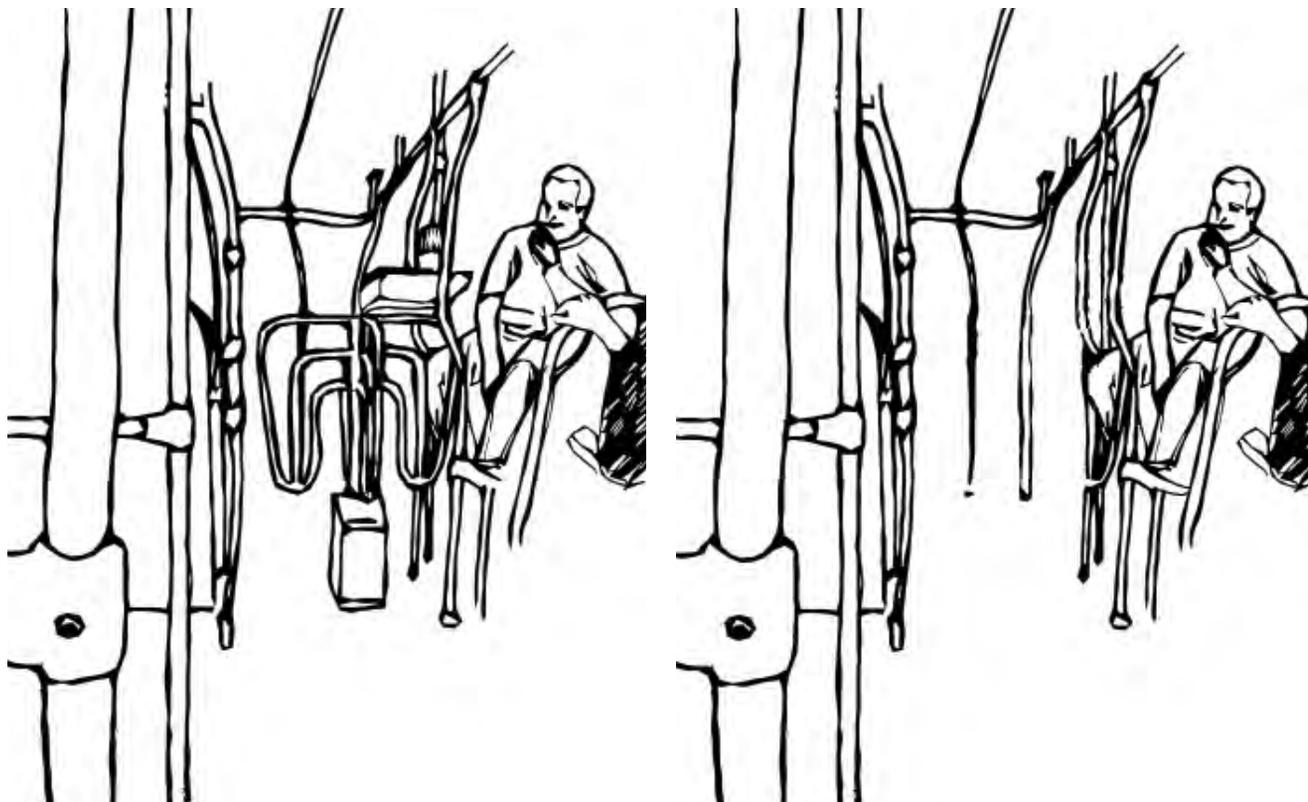
O usuário não entende o transporte como direito social a ser pago indiretamente, como entende a saúde pública, a segurança pública, a educação pública. Para lembrá-lo permanentemente de seu “dever de pagar”, em muitos ônibus da cidade de São Paulo se encontram os seguintes dizeres:

CÓDIGO PENAL

Art. 176 - Tomar refeição em restaurante, alojar-se em hotel ou utilizar-se de meio de transporte sem dispor de recursos para efetuar o pagamento:

Pena - detenção, de 15 (quinze) dias a 2 (dois) meses, ou multa.

É fácil perceber essa introjeção nos momentos de crise dos transportes coletivos, como nos dias de greve. A mídia mostrará usuários se debatendo e disputando os poucos lugares ofertados, ansiosos para não perderem o dia de trabalho ou o acesso a serviços indispensáveis e inadiáveis. O usuário assume, assim, a plena responsabilidade por seus deslocamentos. Se a crise perdurar, em breve a mesma mídia dirá da impaciência das indústrias, comércio e serviços pela ausência de seus trabalhadores e



consumidores. E, então, a crise dos transportes coletivos fica entendida como um grave problema social.

No entanto, a Constituição diz:

Art. 6º - São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma dessa Constituição.

Os mesmos transportes coletivos, cuja ausência causa graves problemas sociais, não são, entretanto, um direito social.

O usuário do transporte coletivo vê no transporte individual, de preferência o automóvel, a “saída” para a mobilidade. O automóvel é um produto que preenche diversos requisitos em nossa sociedade: são milhares e milhares de pessoas que vivem na dependência desse produto. Ele é estratégico na produção nacional, sobretudo por seus “efeitos para trás”, na enorme cadeia de insumos necessários à sua produção. Acrescente-se a isso os serviços que gravitam em torno de seu consumo, tais

como comercialização, manutenção, publicidade, propaganda, combustíveis, empreiteiras de obras públicas de ampliação e reforma de sistemas viários para acomodar mais e mais carros, asfaltamento, construção de viadutos, passagens de nível.

O automóvel também conforma as cidades de tal sorte que elas acabam dependendo cada vez mais de sua utilização. Diante de um sistema de transporte coletivo ruim, insuficiente e caro, o automóvel se torna um sonho de consumo libertador do pesadelo representado pelo ônibus. Mas o automóvel é um forte agressor do meio ambiente e devorador insaciável do espaço urbano. Sua frota polui dezenas de vezes mais que a frota de ônibus e ainda mais que outras modalidades como metrô ou VLTs.

Entendo que a tarifa zero produziria um efeito radical na questão da mobilidade, tornando-a mais racional, ambientalmente mais sustentável e socialmente mais justa. Sua implantação envolve, porém, uma enorme disputa política, tanto

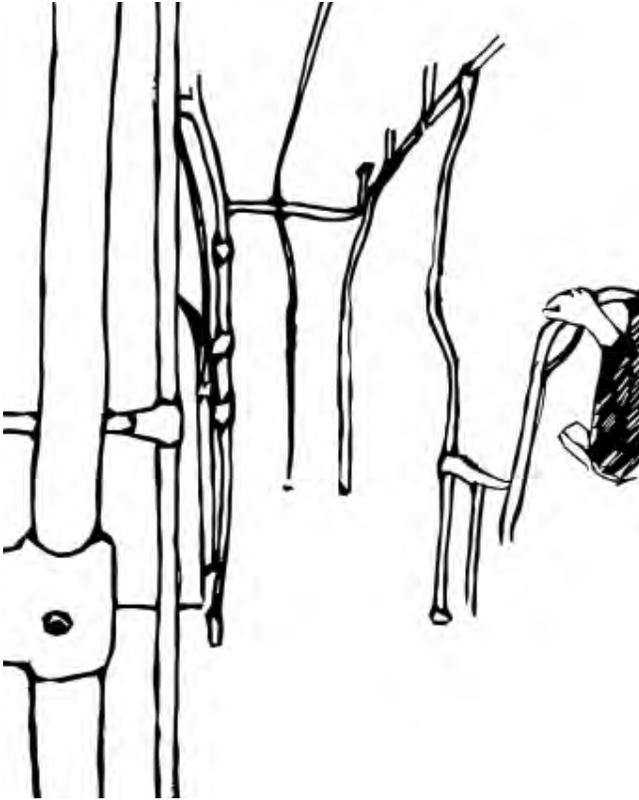
no campo ideológico, como no campo econômico-financeiro.

Sucessivos governos no Brasil, em todas as instâncias, têm adotado políticas públicas para o transporte individual por automóvel em detrimento do transporte coletivo. Bilhões e bilhões são gastos na ampliação de vias e na construção de viadutos, enquanto se alega falta de recursos para o subsídio às tarifas e investimentos no transporte coletivo. Isso não se dá por acaso, mas por uma enorme disputa política que envolve diversos interesses.

Em Hasselt, na Bélgica, a “tarifa zero” existe desde 1997. A demanda por transporte coletivo cresceu cerca de 1300% e houve considerável diminuição de investimentos no sistema viário.

Por tudo que se disse nessa síntese da questão é que se afirmou o título deste texto. Começemos por reivindicar que o citado artigo da Constituição inclua o transporte coletivo urbano como direito social. ■

↓ Um ônibus sem catraca e sem cobrador | Proposta de PISEAGRAMA a partir de desenho de Katya Sander em colaboração com Graziela Kunsch e o Movimento Passe Livre | 2010



MUDA TUDO

Graziela Kunsch

ASSISTA NO SITE



Artista, idealizadora da revista *Urbânia* e do projeto *Arte e Esfera Pública*, abriu sua casa e sua biblioteca em São Paulo para uso público.
www.arte-esferapublica.org
urbania4.org

O vídeo *Abertura de portas* é uma das ações que tive a alegria de registrar, durante a histórica luta contra o aumento da tarifa de ônibus em São Paulo, em 24 de novembro de 2006. Naquele dia vários ônibus do Terminal Parque Dom Pedro tiveram suas portas traseiras abertas, para a população poder voltar para casa sem ter que pagar. Ainda assim, muita gente preferiu entrar pela porta da frente do ônibus e passar pela catraca. A polícia entrou no terminal e atirou bombas e balas de borracha nos manifestantes, deixando alguns gravemente feridos.

Quando a gente fala sobre transporte coletivo gratuito (ou “passe livre” ou “tarifa zero”), precisa ter em mente que essa luta implica a quebra de uma série de paradigmas. As pessoas estão tão acostumadas com a existência de uma catraca dentro do ônibus e na entrada do metrô que acham normal pagar por um serviço supostamente público. Achamos normal que mais de 37 milhões de brasileiros sejam excluídos do direito ao transporte porque não podem

pagar pelas tarifas. Consequentemente, é normal que essas pessoas sejam excluídas de outros serviços “públicos”, porque muitas vezes não é possível chegar até uma escola ou até um hospital a pé. A prefeitura acha normal ceder o controle sobre as linhas de ônibus para os empresários donos dos ônibus.

E se vem alguém dizer que nada disso é normal, que as catracas precisam ser retiradas, que ônibus e metrô precisam ser gratuitos, que a distribuição de renda - uma reforma na cobrança de impostos - é necessária, que o controle sobre as linhas de ônibus deve ser municipalizado e gerido com participação popular, essa pessoa será tida como louca. Como disse certa vez o Lúcio Gregori: “a tarifa zero muda tudo, muda tudo”.

Você já pensou em entrar num ônibus urbano sem ter que pagar a tarifa, sem ter que passar pela catraca, ou mesmo debaixo dela? Já pensou em um ônibus sem catraca? Tente imaginar! Atualmente a maioria das linhas seguem trajetos lineares; será que

seria mais interessante haver mais linhas circulares, passando por dentro dos bairros? Você gostaria de não ter destino certo, como alguém que anda a pé ou de bicicleta e pode sempre variar seu percurso, se perder um pouco, encontrar coisas interessantes pelo caminho? E os próprios ônibus, podem ser diferentes? E se tivermos ônibus menores, porém em grande quantidade, diminuindo o tempo de espera? E como você gostaria que fossem os pontos de ônibus?

Cada um de nós, sem exceção, tem algo a pensar, a dizer e a fazer a este respeito. A maneira como nossa imaginação individual e coletiva funciona é muito importante para definir a cidade onde queremos viver. Podemos imaginar situações as mais diferentes para as áreas públicas das cidades e essa utopia precisa ser considerada experimentalmente. Ocupando as ruas, abrindo as portas dos ônibus, pulando catracas, desenhando ciclofaixas no asfalto e o que mais pudermos inventar para espacializar a ideia de uma rede de transporte diferente e, junto com ela, uma cidade renovada. ■

RÁDIO-PRÁTICAS E A OCUPAÇÃO DO ESPECTRO URBANO

Paulo Tavares



Arquiteto, participa do coletivo Rádio-Muda, é pesquisador Capes/MinC, e professor do Centro de Pesquisa em Arquitetura da Goldsmiths, Universidade de Londres.

<http://cteme.sarava.org/Main/PoliticalNoise>

Direito à antena

Nos últimos cinco anos, forças policiais fecharam aproximadamente 7.000 rádios que operavam ilegalmente no território brasileiro, quase o dobro do número de concessões de radiodifusão emitidas pelo governo federal durante o mesmo período. Somente em 2008, dos mais de 19.000 pedidos de outorga requisitados junto ao Estado, apenas 2.800 foram efetivados e cerca de 1.200 rádios que transmitiam sem autorização do governo foram retiradas do ar. A “Operação Frequência Livre”, ação de rastreamento e desmonte de transmissões não licenciadas comandada pela Polícia Federal no início de 2009, identificou cerca de 200 estações clandestinas operando na cidade do Rio de Janeiro. A Agência Nacional de Telecomunicação calcula que esse número pode chegar a mais de 1.000 unidades de radiodifusão ilegais na capital carioca,

grande parte delas distribuídas dentro de favelas como Cidade de Deus, uma região de cerca de 38 mil habitantes na qual 5 rádios clandestinas foram identificadas somente no primeiro dia de operação. Na densa fábrica urbana da grande São Paulo, o espectro eletromagnético é igualmente ruidoso. O número de rádios fechadas em 2007 chegou ao recorde de 750 emissoras. De acordo com o jornal Folha de São Paulo, as disputas para se ocuparem as radiofrequências na cidade são tão intensas que, estatisticamente, as ações policiais apenas ajudam a manter estável a proporção entre emissoras no ar e fora do ar. Para cada uma das rádios desligadas, uma outra começa a transmitir.

As frequências de radiodifusão, que estão no centro de disputas por acesso e participação na produção do espaço

público de grandes aglomerações urbanas, são divididas por lei e policiadas pelo aparato estatal – e, ainda assim, são alvo de constantes interferências e ruídos. Se a cidade-como-habitação-coletiva pressupõe a conflituosa divisão e partilha de seu tecido material, de igual maneira ela também é fruto de um não menos tumultuado processo de produção de espaços através das mídias. A modulação de ondas eletromagnéticas permite a articulação de territórios relativamente autônomos, gerados nos interstícios das transmissões estatais e conglomerados corporativos de telecomunicação. Utilizadas por diversas formas de organização coletiva, seguindo agendas políticas e culturais distintas e, em muitos casos, dissonantes, *radio streams* ilegais funcionam como uma espécie de sismógrafo sensível à multiplicidade sócio-espacial



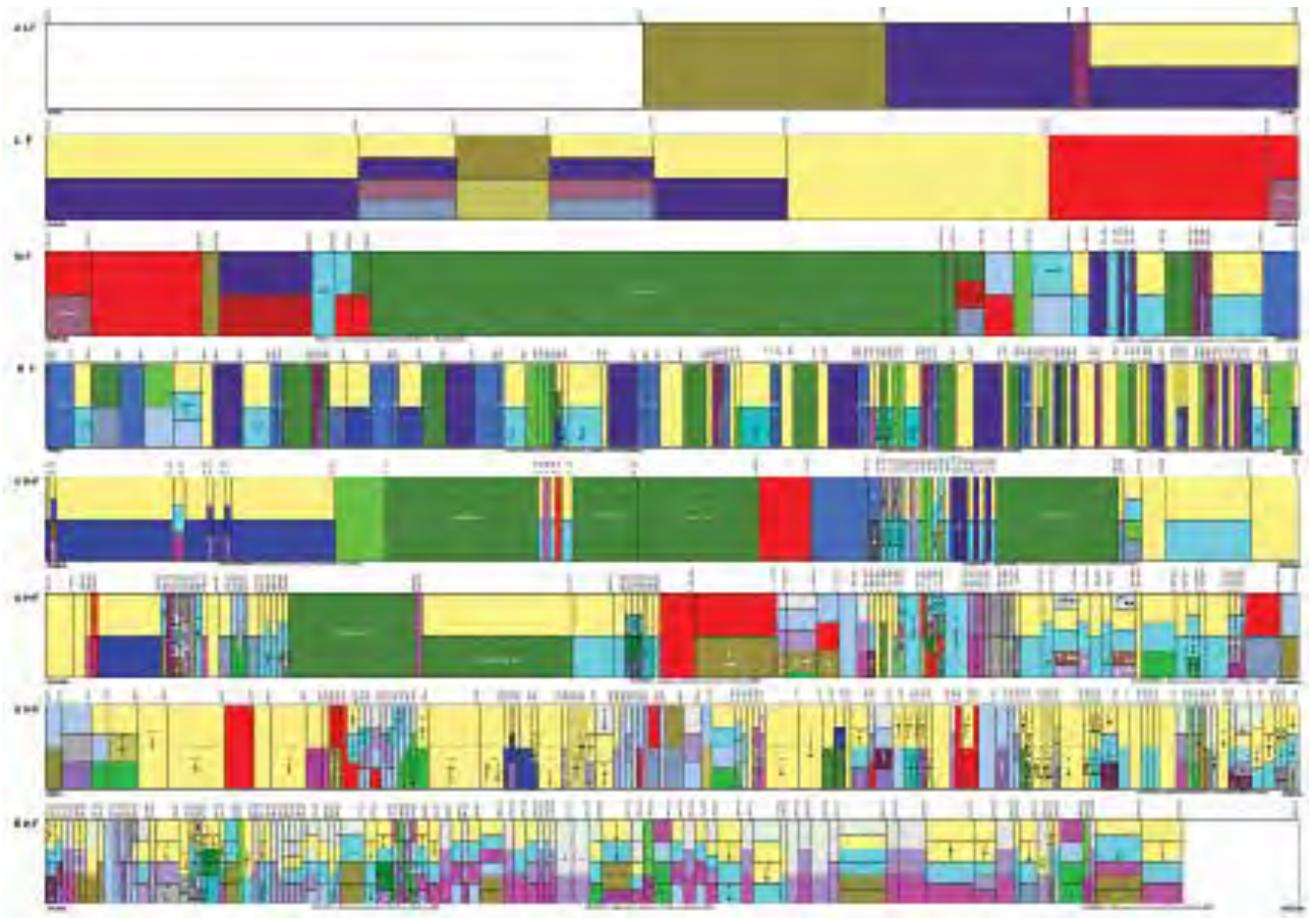
↑ **ruído urbano**: estas imagens, capturadas de uma transmissão da Rede Globo em Setembro de 2008, mostram policiais federais destruindo a antena de uma rádio localizada em um bairro não identificado da cidade de São Paulo.

própria à cidade. As divisões do espectro eletromagnético são como fronteiras territoriais instáveis e porosas, que oscilam de acordo com o ritmo não consensual das grandes metrópoles contemporâneas.

Em São Paulo, as variações diárias na cartografia das radiofrequências tornam virtualmente impossível o mapeamento e as eliminações das transmissões ilegais de forma definitiva. Essa dificuldade deriva de dois aspectos: em primeiro lugar, a demanda sócio-política para se ocupar o espectro de rádio é volumosa e geograficamente dispersa; em segundo, as formas de organização espacial permitidas pela tecnologia-rádio dificilmente são completamente identificadas. Estações clandestinas geralmente utilizam sistemas de retransmissão de sinal, tecnologia que permite ao estúdio de produção e aos equipa-

mentos de transmissão ficarem em lugares distintos e distantes. Não raro, o rastreo de um sinal pirata termina com policiais desmontando uma antena pregada no topo de uma casa vazia qualquer. Enquanto os meios técnicos de acesso ao espectro são apreendidos, a rede social permanece articulada, pronta para começar a transmitir de outro ponto. Além disso, antenas proliferam porque a tecnologia necessária para fazer rádio é consideravelmente simples: o conhecimento técnico para instalação e manutenção dos equipamentos é *software* livre e o custo da infraestrutura básica é relativamente baixo. Não menos importante, a prática de rádio conta com uma espécie de cultura própria, já tradicional em meios amadores, que se beneficia de uma rede de fornecimento de material e suporte técnico consolidada. Caminhando pela Santa

Efigênia, nó central do mercado de equipamentos eletrônicos em São Paulo, todos os ingredientes podem ser adquiridos por cerca de R\$2.000,00. Ainda mais importante, o baixo recurso técnico necessário é inversamente proporcional à sua potencialidade comunicativa, uma vez que o meio de circulação de informação é um bem coletivo e comum – o ar. A forma difusa e onipresente do “ar-como-rede” requer pouco se comparada ao alto nível de conectividade que proporciona. Dependendo da topografia urbana, das variações climáticas, da altura da antena e também dos níveis de interferência local, um sinal de 50KW chega a cobrir alguns quilômetros. Dentro de uma região densa e fragmentada como São Paulo, a geometria torna-se exponencial: simples ferramentas proporcionam a criação de um poderoso aparato



de conexão urbana. Além disso, por ser um bem público e comum, a apropriação do espectro eletromagnético abre um espaço político-legal de disputa sobre quem pode ou quem não pode ter acesso ao uso de uma “infraestrutura natural urbana”.

Espectro local

Apesar de sua alta performance tecnológica e de sua relativa facilidade de manipulação pela sociedade civil, o rádio é geralmente subestimado em relação ao papel das chamadas novas mídias na vida urbana contemporânea. O fluxo informacional das “sociedades em rede” pertencem a modos mais flexíveis de produção e circulação do que a rígida estrutura vertical do “um-para-muitos” que tradicionalmente caracteriza o modo de organização dos meios de comunicação de massa. Entretanto, tratar o rádio simplesmente como um canal monodirecional de distribuição de informação, ao invés de tratá-lo como

um sistema comunicativo de via dupla, seria ignorar sua própria consistência técnica. Pois, como Brecht já antecipava no início de 1932, a tecnologia de rádio contém potencial para tomar a forma de uma “vasta rede de tubos”, sendo o mecanismo “um-para-muitos” mais um desenho político – a serviço do fascismo naquele período – do que uma limitação tecnológica. Certamente, as novas mídias possuem um potencial gigantesco, capaz de promover a descentralização dos sistemas comunicativos. E, possivelmente, os meios digitais tendem a ter um papel determinante nas relações econômicas e culturais futuras, para as quais, em princípio, o rádio parece ser um elemento marginal. Mas as situações reais são muito mais complicadas do que a ideologia digital-liberal do “livre-fluxo de informação” faz parecer. Em países como a China, o frequente bloqueio a sítios da internet mostra como os espaços fluidos das redes digitais são facilmente solidificados.

No pós-9/11, o monitoramento de dados e as restrições de acesso tornaram-se práticas sistemáticas nas democracias liberais da Europa e América do Norte. A suposta estrutura democrática intrínseca às novas tecnologias está aberta a formas tácitas de controle e, assim, também é susceptível à força de determinados “desenhos políticos”. Ou ao menos não se pode afirmar com segurança que acesso e participação na construção de domínios públicos e coletivos sejam a consequência direta de um novo conjunto técnico. Diferentes máquinas correspondem a diferentes formas sociais, mas o uso da tecnologia depende de como negociamos as formas de apropriação dos meios dentro das estruturas de poder.

Ademais, a situação é completamente diferente no lado sul do globo. Às vezes até mesmo oposta, sendo os sistemas digitais relativamente periféricos em relação a tradicionais aparatos de comunicação, como o rádio. Ao menos nas grandes cidades da

América Latina – e particularmente na África –, a prática de rádio continua sendo parte fundamental dos modos de agência coletiva urbana. Ou considere o Haiti, por exemplo: mais de 300 estações de rádios oficiais e pelo menos 113 radiodifusores ilegais operavam no país antes do terremoto em 2009. Somente uma dúzia das 50 rádios que existiam em Porto Príncipe continuam transmitindo, a maioria em condições de emergência, como a Rádio Caribe, que improvisou um estúdio em frente aos destroços de seu edifício sede. Logo depois do desastre, uma das primeiras ações das Nações Unidas foi restabelecer o sistema de comunicação de rádio da MINUSTAH. Nesse mesmo período, a Voz da América dobrou o tempo de transmissão em língua *creóle* para o país. As controvérsias que circularam na mídia logo após o desastre sobre violações da soberania haitiana por operações humanitárias/militares internacionais também foram registradas no espectro eletromagnético. Como uma ativista descreveu: “As estações de rádio estão mantendo o país unido, elas estão, de certo modo, substituindo o governo”.

Mídia é uma prática situada: o contexto espacial faz diferença. Semelhante ao Caribe, em zonas urbanas extensas como São Paulo ou Rio de Janeiro, a atual relevância social do rádio é comprovada por estatísticas e sua importância política é confirmada pela constante repressão que enfrenta. No Brasil, o espectro eletromagnético ainda é amplamente dominado por grandes latifúndios familiares que, desde a queda do regime militar, ocupam a maior parte do espaço radiofônico. Basicamente, as frequências estão divididas entre onze empresas, cujos membros também ocupam cadeiras em parlamentos locais e federais. A democratização do sistema eleitoral dos últimos trinta anos não foi seguida pela distribuição dos meios, de maneira que a situação concentrada do aparato comunicativo compromete a legitimidade do sistema representativo. Como o rádio e outras infraestruturas de conexão essenciais à vida urbana estão longe de serem um espaço

verdadeiramente democrático, a apropriação dos meios de produção e difusão de som e imagem continuam a ser um espaço aberto a diferentes formas de conflito. A questão, todavia, não é tanto engajar-se na crítica de como a mídia é tendenciosamente manipulada para assegurar o poder político – pois sempre o é, independente da filiação ideológica – mas abrir o debate sobre quem pode ou quem não pode participar desse processo.

Pirataria Estrutural

Nas grandes metrópoles da América Latina, operações ilegais, arranjos informais e redes clandestinas são partes intrínsecas dos modos pelos quais o espaço urbano é produzido e administrado. Em contextos onde a desigualdade econômica é estrutural e o acesso social às infraestruturas urbanas é seletivo, a produção espacial ilícita tem a constância de uma regra. Arquiteturas ilegais são onipresentes na paisagem da cidade; economias informais são centrais para o funcionamento da maquinaria urbana; e violações do código legislativo são frequentemente mobilizadas como ferramentas políticas para manterem ou perturbarem divisões sócio-espaciais. Diferente de um fenômeno extraordinário, em tais contextos, a informalidade está historicamente sedimentada no tecido da cidade e é parte integral da lógica urbana de maneira geral.

Tome-se como exemplo São Paulo, onde mais de 20% da população vive em assentamentos ilegais e/ou em condições informais de moradia. Nesses espaços, os códigos da cidade oficial tendem a ser transgredidos com o fim de gerar o mínimo de acesso à vida urbana: ocupação de propriedades privadas vazias para garantir habitação; casas e ruas improvisadas em desacordo com códigos construtivos; água e energia hackeados dos canais oficiais de circulação – gatos, gambiarras, bricolagens –, formas espontâneas de troca, economias piratas e redes de solidariedade não institucionalizadas que preenchem os vácuos deixados pelo estado de bem-estar social e garantem suficiência econômica. Todas

essas formas de auto-organização coletiva pertencem a definições do informal em diferentes escalas e habitam os limites da legalidade em vários níveis. Logo, a arquitetura das favelas, cortiços e mercados espontâneos tornou-se a imagem subjetiva e conceitual predominante para se descrever o chamado “urbanismo informal” e, de certa maneira, esses espaços servem como a principal representação espacial das redes de informalidade da cidade. Espaço urbano sem forma ao extremo, a imagem de uma “arquitetura sem arquitetos” é caracterizada como a forma-espacial de modos de governo e organização social não codificados, que são geralmente excluídos do processo de representação política, mas, no entanto, são responsáveis pela produção de boa parte da malha urbana.

Há um certo reducionismo implicado em tal imagem. Ao estabelecer uma ligação direta entre a arquitetura informal e a informalidade como um modo de agência sócio-político-espacial, a tendência é obliterar o fato de que operações ilegais são elementos que não são exclusivos da paisagem do “urbanismo informal”, mas constituem um vasto e complexo modo de produção dos espaços que não é privilégio de uma classe social específica nem encontra-se situado num espaço restrito. Em São Paulo, uma cidade que possui uma das maiores frotas urbanas de helicópteros do mundo, a maioria dos heliportos encontrados no topo dos arranha-céus pós-modernos, foi construída ilegalmente. Com frequência normativa, grandes complexos privados não residenciais excedem os limites de área construída definidos pelas leis de zoneamento urbano. Cerca de 70% dos edifícios comerciais em São Paulo operam com algum grau de ilegalidade, porque foram convertidos clandestinamente ou porque ocupam uma área maior do que a permitida. Os 60 mil metros quadrados do Shopping Mooca, por exemplo, eram para ser uma universidade com 50% desta metragem. Metade dos mega *shoppings* da cidade, por onde mais de 40 milhões de pessoas circulam a cada mês, está em situação semelhante, funcionando parcial-

mente ou totalmente fora da lei. Os exemplos empilham nas estantes da burocracia urbana. Como esses edifícios fazem parte da “paisagem formal” da cidade, o processo de produção desses espaços tende a permanecer fora das definições de modos informais de urbanização. Paradoxalmente, porém, do ponto de vista do governo urbano, essas arquiteturas configuram áreas clandestinas geradas através da ocupação ilegal de terra urbana. Violando cartografias oficiais, elas são geralmente o produto de redes de informalidade formadas pelos mesmos atores que estão encarregados de definir a paisagem legal. Arquitetos, planejadores urbanos, advogados, engenheiros e políticos articulam-se em negociações e intercâmbios privados, beneficiando-se de acesso privilegiado aos mecanismos urbanos para gerarem vantagens econômicas e políticas através da produção de espaços extraoficiais. As atividades informais, ilegais e clandestinas, portanto, não podem ser interpretadas como o resultado formal de condições improvisadas de moradia. Ao contrário, devem ser analisadas como um processo através do qual o urbano é produzido e apropriado de acordo com demandas políticas e sociais específicas. Parte intrínseca da organização da cidade, essas atividades são mais um meio do que um resultado, mais as ferramentas do que o produto. Desigualdades sócio-espaciais são tanto mantidas como contestadas por meio de operações ilícitas na cidade.

Enquanto populações que foram historicamente privadas de direitos ambientais básicos tendem a ser criminalizadas por suas atividades ilegais (ainda que legítimas), atores urbanos oficiais contam com posições estratégicas dentro das estruturas urbano-burocráticas formais para minimizarem as consequências de suas violações legais. Parte do espaço em conflito, emisoras de rádio clandestinas são enquadradas sob lógica similar. A regulamentação político-legal de radiodifusão está imersa numa espécie de economia de concessões e repressões que, mais do que geralmente, funciona em favor da manutenção do monopólio dos sistemas comunicativos. Embora cartéis de comunicação sejam proibidos por lei, e o ar seja definido como um recurso de uso comum e coletivo, o espectro é constantemente policiado para que divisões históricas sejam mantidas intactas.

Práticas Urbanas

Depois de alguns anos praticando rádio (ilegalmente), resolvemos montar um transmissor que permitia modular a frequência em cinco canais diferentes. Este sistema proporcionava certa flexibilidade na ocupação de bandas vazias ou para se cercar algum sinal fraco susceptível à interferência, possibilitando que a transmissão fosse sintonizada de acordo com as divisões do espectro local. O transmissor era relativamente pequeno, todas as placas e circuitos eletrônicos elegantemente mon-

tados dentro de uma torre de alumínio reciclada de um antigo computador. Tamanho e aparência garantiam ao transmissor certa mobilidade. Não sendo uma tecnologia móvel propriamente dita, uma caixa *desktop* tampouco é desproporcional para se carregar por aí, mas é grande o suficiente para abrigar um transmissor de 50KW. Ademais, é muito mais fácil atravessar as barreiras de segurança dos aeroportos com um computador do que com um rádio clandestino. A capa metálica também oferecia resistência para que o equipamento pudesse ser despachado em longas viagens. Durante mais de quatro anos, esse transmissor foi usado em diversos encontros coletivos, oficinas de mídia ou manifestações de rua em mais de vinte cidades pelo Brasil. Em algumas ocasiões ele foi enviado para residências de longo prazo em partes distantes do território nacional. Eventualmente, esse equipamento foi um dos elementos responsáveis no estímulo de novos nós dentro de uma rede internacional de coletivos de rádio.

A concepção deste projeto baseava-se na ideia de que o equipamento técnico em si – transmissor, cabo, antena – carrega consigo uma agência em potencial. O objeto permitia a emergência de conexões coletivas que não estavam estabelecidos de antemão. Diferentes pessoas com aspirações mútuas ou conflitantes reuniam-se ao redor do aparato técnico, sendo que a principal razão para dividirem o mesmo es-

paço era o interesse comum em fazer rádio. Como prática coletiva, o rádio possibilita a criação de um espaço compartilhado sem reduzir diferentes vozes a um único discurso. Espaço, nesse caso, não é apenas um termo metafórico, mas material, urbano, propriamente arquitetônico. Uma estação de rádio demanda uma estrutura construída para acolher o estúdio e outros equipamentos mínimos. Outro fator importante é a escolha de uma posição geográfica favorável e de uma altitude suficiente para a antena. Junto com o transmissor, esse conjunto tecno-espacial gera um campo expandido, potencialmente alargando as conexões coletivas para escala urbana.

Praticar rádio era algo concebido em pelo menos dois aspectos fundamentais: em primeiro lugar, a ação de transmitir ao vivo, ou seja, a dimensão performativa do fazer rádio; em segundo, o necessário envolvimento com a manutenção técnica do sinal. Ambos os aspectos contribuem para desnaturalizar a divisão social entre produtores e consumidores, emissores e receptores, pois demandam o envolvimento coletivo em todas as etapas do processo de transmissão sem reproduzir as hierarquias técnico-sociais próprias à radiodifusão industrial/profissional. Cada participante era responsável pelo seu próprio espaço de transmissão, tanto no que diz respeito à atividade de estúdio, manipulando os equipamentos, quanto na escala do coletivo de maneira geral, contribuindo para a

administração da infraestrutura da rádio. Além disso, fazer rádio ao vivo possibilitava a produção de formas de subjetividade e linguagem sonoras dissonantes do padrão *mass media*, uma vez que o rádio era pensado como uma forma de prática tecno-social acessível a todos e qualquer um, independente dos padrões de escuta e fala institucionalizados pela indústria cultural.

Colocar uma rádio no ar coletivamente implicava um processo pedagógico através do qual os limites formais de apropriação das ondas de rádio eram conscientemente formulados. Fazer rádio fora dos padrões tradicionais de transmissão possibilita que as estruturas de poder que sustentam as divisões do espectro tornem-se legíveis e, assim, seus efeitos políticos podem ser identificáveis. Em outras palavras, transmitir e sustentar a existência técnica do sinal permitia visualizar os tácitos moldes subjetivos, tecnológicos e político-legais pelos quais o rádio é regulado, simplesmente porque apontava para novas possibilidades na manipulação de seus meios técnicos. O transmissor nômade, todavia, não realizava nada sozinho: era pura energia potencial. Ele carregava consigo a possibilidade de estimular formas autônomas e não hierárquicas de engajamento coletivo, mas, sem a vontade das pessoas para subverterem os códigos da prática de rádio, o equipamento permaneceria uma simples caixa de ferramentas.

O transmissor também era, obviamente, um meio para se amplificarem reivindicações políticas: um canal para permitir a disseminação de informações, cujo espaço na mídia corporativa é limitado ou nulo. Contudo, mais do que um instrumento para dar vazão e visão a discursos sub-representados na política e mídia oficial, a prática de rádio é uma voz dissonante em si mesma. Em outras palavras, o conteúdo transmitido através das ondas era relativamente marginal à operação de modular o sinal. A apropriação dos meios técnico-espaciais de acesso ao espectro implica a criação de uma arena política onde diferentes falas reúnem-se sem que suas demandas singulares sejam reduzidas a um discurso homogêneo. De certo modo, a prática de rádio diz menos respeito à liberdade de expressão do que às múltiplas expressões da liberdade. Diz menos sobre o direito de livre circulação do discurso e mais sobre o que conta e o que não conta como discurso de fato. Não tanto um veículo de propagação de ideias políticas, mas a política como uma prática. ■

Agradeço: Rafael Diniz, Paulo Lara e coletivo Submídia (in memoriam).

WI-FI LIBERATOR TOOLKIT

Jonah Brucker-Cohen

Artista, escritor e pesquisador das possibilidades de subversão das experiências em rede.

É co-fundador do DATA Group e vive em Nova York.
coin-operated.com
www.data.ie

Wi-Fi Liberator é uma ferramenta de código-aberto para *notebooks* que habilita seus usuários a ‘liberarem’ redes sem fio pagas, criando, assim, um ponto gratuito para que qualquer um possa se conectar à internet. Essa ferramenta propõe desafiar corporações existentes e redes sem fios privadas e bloqueadas, a fim de encorajar a proliferação de redes gratuitas e a conectividade ao redor do planeta. Wi-Fi Liberator examina criticamente as tensões entre provedores que tentam lucrar com os custos cada vez mais baixos associados à instalação de uma rede pública e os usuários casuais que, simplesmente, querem ver a internet ser transformada em outra “utilidade pública”, tornando-se tão ubíqua e gratuita como o ar que respiramos. Miramos as redes sem fio pagas, em aeroportos, terminais públicos, hotéis, *cyber* cafés e outros pontos públicos de espera. A distribuição de Código Aberto visa alcançar taxas de uso e penetração elevadas.

Apesar do advento de redes sem fio gratuitas e abertas tornadas acessíveis pelos grupos comunitários nos parques e em outros centros urbanos, ainda há uma restrição monetária em muitas das redes que existem em edifícios e estabelecimentos comunitários, como aeroportos, estações de trem, restaurantes e outras áreas públicas. A maior parte dessas redes fechadas

vendem a promessa de “conveniência” do uso da internet em um momento de espera, mas, quase sempre, restringindo o acesso por tempo a partir do valor pago.

O projeto encontra inspiração na habilidade do movimento de Código Aberto de transformar *softwares* “comerciais” em entidades gratuitamente disponíveis e distribuídas. Isso fica evidente em exemplos como o eventual movimento do Netscape para um modelo de distribuição de disponibilidade gratuita e de código aberto como o Mozilla e seu sucessor, o Firefox. Ao transformar um modelo comercial pago em domínio público, o potencial para o uso criativo e produção desses sistemas aumentam exponencialmente.

O sistema

O projeto inclui um componente de *hardware* e um de *software*. O componente de *hardware* é constituído por produtos disponíveis no mercado: um cartão sem fio USB e qualquer *notebook* com rede sem fio instalada. A máquina Liberator deve ter duas interfaces sem fio. O componente de *software* é constituído por um aplicativo chamado Liberator, disponível para *download* e que pode ser executado no Mac OSX. O *software* é baseado em um Ping Tunnel, um *software* livre desenvolvido por Daniel Stodde e licenciado sob a licença BSD.

A lista de equipamentos a seguir é para executar o Wi-Fi Liberator em um *notebook* da Apple, OSX 10.3 ou versão mais atual.

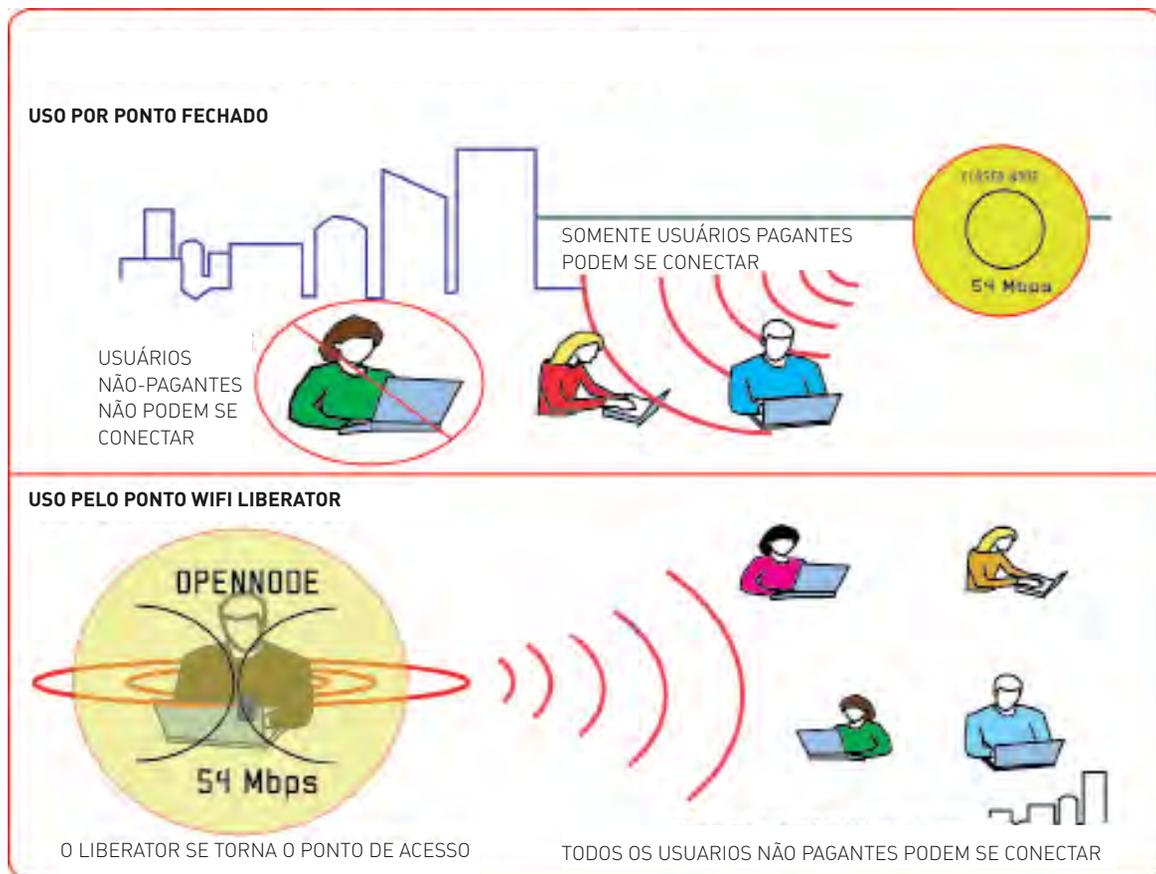
Lista de equipamentos

- > *Notebook* Apple Mac OSX com *Airport* integrado, conectado à internet com endereço IP público;
- > Adaptador de rede sem fio USB (teste com sucesso usando o adaptador Addlogix Wireless-G Network, mas qualquer Wi-Fi /USB compatível com OSX funcionará);
- > O *software* Wi-Fi Liberator, instalado em cada máquina. (*link* para *download*: www.coin-operated.com/projects/liberator/Wifi_Liberator.dmg)

O *software* Wi-Fi Liberator pode ser executado em 2 modos – Proxy e Cliente.

Instruções para modo Proxy

- > Faça o *download* e instale o *software* Wi-Fi Liberator.



> Abra o *software*, escolha o modo “Proxy”.
 > Deixe executar. Você também precisará executar um Proxy nessa máquina, como o Squid.

Instruções para modo Cliente

> Faça o *download* e instale o *software* Wi-Fi Liberator. Sistema operacional OSX 10.3 ou superior;
 > Copie o *software* Liberator para a sua pasta Aplicativos. Dê um clique duplo para começar;
 > Em *Proxy Adress*, digite o endereço do Proxy do computador;
 > Em *Destination Adress*, digite “www.someURL.com”;
 > Em *Listen Port*, digite “1234”;
 > Em *Destination Port*, digite ‘80’;
 > Conecte o cabo USB, instale os drivers, etc;
 > Execute o *software* Liberator e conecte-se à rede fechada pelo cabo USB;

> Uma vez conectado, vá em Preferências do Sistema >> Compartilhamento >> internet;
 > Escolha no menu “Compartilhar sua conexão de”: “Ethernet Adaptor (en4)”;
 > Assinale “Para computadores usando *Airport*”;
 > Clique em “Opções de *Airport*” e em baixo do nome da rede, digite: “Wifi Liberator”, Canal: “Automático”. (Esse será seu nome de difusão SSID que os outros verão para se conectar.)
 > Tenha certeza de que “Enable Encryption” não está marcado – clique em “OK”. Isso permitirá a você repartir sua conexão de Internet com outras máquinas quando elas se conectarem ao Wi-Fi Liberator;
 > Feche “Preferências do Sistema”.
 > Abra um navegador de internet e digite ‘localhost:1234’ como URL. Se tudo estiver funcionando, você terá acessado sua URL através do Wi-Fi Liberator;

> Você conseguiu! Parabéns! Continue dividindo sua conexão até que tenha que sair.

Descrição do Sistema

1. Uso por ponto fechado: usuários que já possuem contas ou contas pagas podem acessar a rede. Isso, normalmente, coloca um limite de tempo no seu uso, exigindo deles mais dinheiro ou códigos de acesso para se continuar usando a rede. Aqueles sem conta ou dinheiro suficiente para pagar pelo acesso não podem se conectar ao ponto.
2. Uso pelo Wi-Fi Liberator: o Liberator se conecta à rede usando o *software* e difunde, do computador, essa conexão em uma segunda interface sem fio com o SSID Wi-Fi Liberator. Os usuários podem, assim, se conectar ao ponto liberado, como eles poderiam em qualquer outro ponto de acesso livre. ■



CO
VOL
DO TA

DEGRAU

GIA

OUÇA NO SITE



Grupo de Interferência Ambiental, de samba e
marca de cerveja.
www.giabahia.blogspot.com

Parar pra pensar,
Parar pra pensar:
Que o degrau é muito alto!

Ô Motô, não corre,
que eu posso cair..
Quem é que me acode?
Ô Motô, me ajuda,
eu não consigo subir..
Quem é que me acode?

Se tivesse uma escadinha,
Seria legal!
Se tivesse uma escadinha,
Só mais um degrau...





· SPEED ·

1
MILE
PER
HOUR



2
MILES
PER
HOUR



6
MILES
PER
HOUR



10
MILES
PER
HOUR



12
MILES
PER
HOUR



24
MILES
PER
HOUR

UNDERGROUND



246
CROSSINGS
PER
DAY



↑ Intervenção de PISEAGRAMA sobre poster do acervo do London Transport Museum, que abriga uma das mais importantes coleções de posters do mundo, cobrindo mais de 100 anos. 5.000 posters estão disponíveis para compra em www.ltmuseum.co.uk

EXPEDIENTE

Ministério da Cultura

Secretaria de Políticas Culturais

Associação dos Amigos da Casa de Rui Barbosa

João Maurício de Araújo Pinho | Presidente

Rede Cultura e Pensamento de Revistas Culturais

Sergio Cohn e Elisa Ventura | Coordenadores

Rita Ventura | Produtora

Luana Villutis | Coordenadora de rede

Filipe Gonçalves, Elisa Ramone e Lilian Diehl | Assistentes de Produção

Editores de PISEAGRAMA

Fernanda Regaldo, Renata Marquez, Roberto Andrés, Wellington Cançado

Colaboradores

Enrique Peñalosa, Grupo de Interferência Ambiental-GIA, Graziela Kunsch, PORO, Guto Lacaz, Janaina Chavier, Jonah Brucker-Cohen, Kevin Kelly, Kristoffer Roxbergh, London Transport Museum, Lúcio Gregori, Maider López, Paulo Tavares, Ursula Biemann, Vanessa Barbara

Projeto Gráfico e Diagramação

Fernanda Regaldo, Renata Marquez, Roberto Andrés, Wellington Cançado, Clarice Lacerda

Tradução

Marília Nogueira Carvalho, Samuel Lima de Carvalho

Revisão

Janine Rocha

Capa

Intervenção de PISEAGRAMA sobre fotografia de Hart Preston | LIFE Magazine

Segunda Capa

Graf Zeppelin sobrevoa o Recife, antes de atracar na torre do Campo de Jiquiá, anos 1930

Terceira Capa

Ônibus Zeppelin da Viação Triunfo circula em Belém do Pará, anos 1950 | LIFE Magazine

Contato Comercial

comercial@piseagrama.org

Impressão e Distribuição

Programa Cultura e Pensamento/MinC

Tiragem

10 mil exemplares

Número 01 | Ano 01 | Janeiro 2010

ISSN 2179-4421

IMPRESSO NO BRASIL



Editora

Instituto Cidades Criativas - ICC

www.cidadescriativas.org.br

www.piseagrama.org | contato@piseagrama.org



Você pode utilizar, copiar, distribuir, exibir, transformar ou reproduzir em qualquer meio ou forma, seja mecânico ou eletrônico, incluindo fotocópia, desde que não tenha objetivo comercial e sejam citados os autores e a fonte. Se você alterar, transformar ou criar outra obra com base nesta, você somente poderá distribuir a obra resultante sob uma licença idêntica a esta.

ESPAÇO PÚBLICO

PISEAGRAMA é uma plataforma colaborativa interessada na construção da noção de público para além das amarras institucionais e dos procedimentos instrumentalizantes que regem a vida cotidiana. Buscando ideias, experiências, culturas e práticas que ampliam a potência transformadora da arte e injetam imaginação na política, esta página convida o leitor a pisar a grama.

cartas@piseagrama.org

**NOS ARES EM RECIFE,
SOBRE RODAS EM BELÉM.**
A CADA NÚMERO,
10.000 **PISEAGRAMAS**
CIRCULAM PELO BRASIL.



ANUNCIE AQUI



No Recife, desde os primórdios da aviação comercial e dos serviços postais, os hidroaviões, que tinham a vantagem de não precisar das enormes e dispendiosas pistas de concreto, chegavam no aeroporto da Baía de Santa Rita, um dos braços do rio Capiberibe. Partiam às quintas, sextas, sábados e domingos para o sul do país, EUA e Europa.

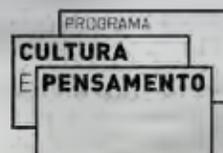
Na década de 1940, o Brasil - e especialmente a região nordeste - foi base estratégica para escalas e reabastecimentos de aviões, navios e submarinos que combatiam no Atlântico Sul e na costa da África. Nessa época, os simpáticos "hidros" rapidamente se tornaram obsoletos graças à construção, impulsionada pela Segunda Guerra, de novas pistas em diversas partes do mundo, inclusive na capital pernambucana.

Mas ao acolher o aeroporto terrestre construído pelos norte-americanos, Recife, a então terceira maior cidade brasileira, se viu tomada por casos de malária e as tropas yankees foram acometidas por um número sem precedentes de baixas pela doença tropical. A região onde fora construído o aeroporto militar de Ibura, atual Aeroporto Internacional de Guararapes, era formada por terrenos pantanosos, alagadiços e propícios à proliferação das famintas fêmeas do Anopheles.

E, enquanto as manchetes locais relatavam os duros bombardeios alemães por toda Europa, o presidente, Getúlio Vargas, amerrissava em Recife para uma visita de três dias. Na agenda, a preocupação com nazistas e mosquitos.



apresenta



parceria |

apoio |

realização |