PISEAGRAMA

05 DESCARTE

ESPAÇO PÚBLICO PERIÓDICO
Número 05 | 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 apropostas 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.

O projeto de revistas do Programa Cultura e Pensamento busca ofertar gratuitamente conteúdos de elevada qualidade a um público amplo e diversificado de leitores, através de uma rede de circulação formada por 200 pontos de distribuição em todo território nacional, entre eles instituições culturais, universidades e pontos de cultura. Ao longo dos 24 meses o projeto prevê o lançamento de 20 títulos, cada um com 6 edições bimestrais, totalizando a circulação gratuita de 1.200.000 exemplares de revistas com discussões sobre arte e cultura, oriundas de diversos estados do país. A rede abrangerá mais de 200 colaboradores editoriais de cinco regiões e 19 estados brasileiros.

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 **DESCARTE**
Guto Lacaz

04 **FEITO DE FERRO**
Fernanda Goulart

06 **MUSEU DO COTIDIANO**
Antônio Carlos Figueiredo

12 **OBSOLESCÊNCIA PROGRAMADA CONTRA A CRISE**
Bernard London

16 **PENDURADOS**
Marcelo Prates

21 **QUANTO MAIS LIXO MELHOR**
Wellington Cançado

24 **MANUELZÃO, RIO DAS VELHAS**
Apolo Heringer

28 **TRAMAS, RIO SÃO FRANCISCO**
Luciana Souza Bragança

30 **RESÍDUOS E RESQUÍCIOS, RIO AMAZONAS**
Bruno Walter Caporrino

34 **O GESTO EXTRAVAGANTE**
William McDonough e Michael Braungart

39 **MERGULHO NO ESGOTO**
Julio Cou Cámara

42 **PRÓXIMA PARADA ATLÂNTICO**
Stephen Mallon

46 **AGUARDANDO DESTINO**
Fernanda Regaldo

50 **AUTOPARQUE DE DIVERSÕES**
Basurama

52 **PELO ESCAPAMENTO**
Roberto Andrés

55 **CARROCEIROS**
Nian Pissolati

58 **É NATAL**
UHP - Urban Homesteading Project

61 **CONTRA A SUSTENTABILIDADE**
John May

64 **DESCARTE ESTA REVISTA**
Marcelo Terça-Nada!

↑ Guto Lacaz | **Descarte**

04

FEITO DE FERRO

Fernanda Goulart

Artista, designer e professora de artes gráficas na Escola de Belas Artes-UFMG.

Toda vez que vou a um ferro-velho, tenho a sensação de que a luz que brilha ali é transformadora. Objetos maltratados pelo tempo não parecem tão danificados assim e a claridade e o calor do sol – ou a luz das 17:30, luz ferrugem... – ofuscam visíveis deformidades e esquentam meu olhar, atento à possibilidade de prorrogar ou resgatar outros tempos para este de agora. Por isso, atrevo-me a dizer que todo ferro-velho – em seu amontoado cenário quase desolador – abriga um fundo falso, onde estão escondidas suas surpresas e escala de valores.

Durval Bicicletas é um ferro-velho em que costumo ir com bastante frequência, porque está perto da minha casa e, muitas vezes, em meu caminho. Sr. Durval é o dono do ferro-velho que eu frequento, porém ele já não conserta bicicletas. Já consertou muitas, e foi com esse tipo de lata-velha que ele aprendeu o valor de uma e das milhares que se encontram, ainda que temporariamente, em seu estabelecimento. Prefere ser chamado de Durval, mas seu nome é Oduvaldo.

Ligeiramente ranzinza e de uma certa rudeza que foi sendo aos poucos amaciada pela confiança que o Sr. Durval passou a depositar em mim, ele se equilibra entre o gerenciamento de sua equipe – catadores, serralheiro, carregador, separador, pintor, transportador, atravessadores – e o atendimento aos clientes, que buscam objetos de diferentes usos, dispostos de forma mais ou menos organizada: rodas e corpo de bicicletas; janelas; basculantes; portas; fechaduras; lixeiras; aparelhos eletrônicos estragados; carcaças de computadores; puxadores de gavetas; gavetas; armários; escaninhos; estantes; recheios em fibra sintética de estruturas que não conhecemos muito bem; caixas internas de máquinas de lavar roupa e geladeiras; carcaças de geladeiras, fogões e máquinas de lavar; esqueletos de cadeiras; porta-correspondência de condomínios; armários de banheiro; ganchos; *displays*; grades de fogões; grelhas; porta-panelas; porta-plantas; pedaços irreconhecíveis de ferro, aço e alumínio, grandes ou pequenos; barras chatas, cilíndricas ou quadradas, ocas ou maciças, de cores variadas, enfileiradas na vertical e ultrapassando a altura do muro; arame farpado do muro; pias; privadas; bidês; torneiras; latões; escadas portáteis ou em caracol; degraus; trilhos; apoiadores; cadeiras de bar; cabeceiras e camas inteiras; balanças; roldanas; engrenagens; peças indecifráveis; vidros em portas; janelas e óculos; pés e estruturas de mesas, de centro ou não; moedor de carne; mão-francesa; dependurador de plantas; vigas; barras para fazer vigas de concreto; estruturas em L; porta-cartas domésticos; ferros de passar roupa; máquinas de costura; mesas de máquinas de costura antigas; roletas; canos; carrinhos de feira; velotróis; portas de comércio; cabeças de enxada; arcos; caixas de extintor de incêndio; cadeiras de ônibus; churrasqueira; letreiro publicitário; latão de tinta; carrinho de bebê; carrinho de supermercado; brinquedos de parquinho; calha e outras estruturas em flandres; engradados de bebidas; telhas de amianto; carrinho de construção; *racks*; volutas e grades, artesanais ou não. Pedaços que, remendados e reformados por um serralheiro, poderão servir a alguém. O que não servir será classificado e novamente pesado – e o Sr. Durval saberá para quem vender. O que ainda está desorganizado – amontoado em assustadoras pilhas que chegam a ter seis, sete metros de altura – é, aos olhos dos leigos, de questionável utilidade e limitada existência.

Sr. Durval conta que a bicicletaria era chamada de ferro-velho antes de se transformar em um. Hoje há vários pedaços de bicicleta no *Durval Bicicletas*, o ferro-velho do Sr. Durval.

"Senhora, quero te falar sobre um assunto. Já pedi para outros clientes... Está vendo essa Kombi?"

Contou como foi duro chegar aonde chegou e como é difícil o ofício de manter um ferro-velho com uma equipe grande de homens – em sua maioria ex-alcoólatras, companheiros de "AA" (alcoólatras anônimos) –, a quem ele tentava ajudar garantindo um trabalho e suportando as mazelas cotidianas. Depois desse preâmbulo, rapidamente passou à pauta de seu interesse, um programa chamado *Lata Velha*, que promovia o conserto de carros de pessoas que, como ele, não tinham condições econômicas para fazê-lo. Ele me pediu para escrever uma carta, que tantos outros clientes, sem cumprir, teriam lhe prometido. Essa carta era o necessário.

"Programa social da prefeitura?", perguntei-me em silêncio, achando estranho que algum poder público pudesse se ocupar desse tipo de coisa. Capturada por mais uma das surpresas de um ferro-velho, disse de modo hesitante ao Sr. Durval que iria pesquisar sobre o tal "programa" e que faria o possível para ajudá-lo. Despedi-me e não foram nem dois passos até me lembrar do Luciano Huck – o que me provocou um sorriso divertido e breve, seguido da sensação de uma responsabilidade cuja medida eu desconhecia.

Voltei ao Sr. Durval diversas vezes ao longo do ano, tentando conciliar meus compromissos e o pacto que fizera com ele.

Arrastava ele para lugares discretos, como ele havia feito comigo. Da primeira vez foi ele o primeiro a hesitar, o que durou pouco. Ele disse que teria muitas histórias para contar, mas não estava certo se queria mesmo participar do programa. Chegou a perguntar se eu faria isso no lugar dele. Imagine... Será?

Disse a ele que iríamos falar de reciclagem e ele se mostrou mais animado. Fiquei constrangida quando me presenteou com um pedaço de letreiro de ferro com as inscrições "ama" e "fel" de que eu havia gostado. Colaborou com a entrevista, trouxe uma foto necessária à inscrição, pousou para as outras. Surpreendi-me com o retrato desfocado dele, de Elisabeth e de Luis Henrique na maternidade, de quando o menino nasceu. Parecia ignorar que aquilo não seria exatamente o que podemos chamar de "reconhecível". Os olhos dela pareciam estar abertos e fechados ao mesmo tempo. Ela e o bebê – na ocasião da minha visita uma criança de 5 anos – poderiam ser retratados assim mesmo, naquele momento em que o Sr. Durval oferecia um semblante de uma serenidade inversamente proporcional ao foco. Ninguém é de ferro. Preferi não precisar de outra foto.

Em 20 de outubro de 2011 combinei com Sr. Durval um último encontro, para gravarmos o vídeo exigido pelo programa e completar algumas informações que faltavam. Fui sabendo que seria um encontro especial, uma pequena despedida. A câmera foi amaciando-o devagarzinho. Só no último dia eu fui perceber que a confiança do Sr. Durval é algo que se precisa conquistar a cada vez, e nunca antes da primeira meia hora.

Tomada 1: Conte-me a sua história de maneira breve, falando da bicicletaria e do ferro-velho. O estabelecimento já estava fechado e chegou um casal, procurando uma janela. Fizeram parte da estatística daqueles que me perguntaram se, por causa da câmera na mão, eu era da prefeitura. Emprestei minha trena para eles, interferi na negociação a favor de Durval. O homem comentou algo sobre a grade ornamental que estava sobre a janela pela qual se interessara. Perguntei se ele porventura a compraria. Respondeu-me que não era esse o momento da obra e perguntou à mulher: "Gosta disso?" "Gosto... Tanto faz, na verdade", ela respondeu com preguiça e pressa.

Tomada 2: Fale algo para o Luciano Huck, peça a ele que conserte a sua Kombi.

Tomada 3: Conte sobre como o Sr. me conheceu e por que acha que estou lhe ajudando. Para gravar essa cena, falei novamente para ele da minha pesquisa sobre as grades, motivo pelo qual eu sempre tirava tantas fotos. Era uma tentativa de entender o ciclo do ferro-velho. Uma vez mais perguntou meu nome.

Tomada 4: Fale da importância de um ferro-velho e das coisas velhas para as pessoas e para a cidade. Não sem antes lembrar-lhe de que havia me contado a história da geladeira nova que ele trocou pela velha.

Ao fim da sessão de filmagem, já tínhamos novamente uma relação. Ele me levou ao barracão de lata – uma espécie de escritório onde estão guardadas miudezas de maior valor, como lustres, ferros de passar antigos, panelas, tudo meio amassado – para que eu deixasse ali o meu telefone a fim de mantermos contato. Foi quando ele abriu uma gavetinha de ferro e me mostrou um segredo, coisas que ele escondia e esperava o momento certo de vender. O primeiro era um porta-joias de um alumínio pesado e em forma de coração. Em seguida, foram saindo lustres, maçanetas e outros pedaços de carros antigos, um peso de papel que era um gatinho de ferro e um pequeno sapo decorativo. Tudo enferrujado, sujo, judiado. Interessei-me por alguns objetos e fizemos nosso último negócio com o conjunto. Ele me deu uma campainha estragada de brinde, que, sem sucesso, havia tentado me vender com a garantia do conserto.

Conduziu-me até o portão, decorado com placas enferrujadas que nada informavam, com exceção daquela que ainda tinha forte e branca a palavra "arroz". Ao abrir o cadeado percebi em seu braço uma pulseira de plástico que parecia um relógio, mas que, no lugar das horas, estampava um amuleto metálico. Em cada uma das laterais, em relevo sob o plástico, era possível ler: "realização" e "dos sonhos". Pedi mais uma foto – desta vez, para mim.

Não sei se torci para ser ou se achei que era o fim dessa história. Havíamos combinado de nos falar, caso algum dos dois tivesse alguma novidade, o que provavelmente significaria que o programa teria feito contato. Cerca de um mês mais tarde ele me telefonou, esfriando-me a barriga. Contou que o haviam procurado para comprar o automóvel e queria a minha opinião. "A senhora fez tudo com tanto cuidado, teve tanto trabalho", ele disse algo assim, ou melhor, foi o que meu desconserto me permitiu lembrar. Disse-lhe que isso era uma decisão muito particular, que eu não tinha como interferir, mas que ele lembrasse que nosso encontro com o Huck não estava garantido. Ele me disse que arranjaria um jeito, caso o apresentador aparecesse, pois estava precisando muito de uma balança nova também.

MUSEU DO COTIDIANO

Antônio Carlos Figueiredo

Deseconomista, objeteiro e idealizador do Museu do Cotidiano.

É belo como o encontro fortuito de uma máquina de costura e um guarda-chuva sobre uma mesa de dissecação! Essa frase escrita em 1869 por Lautréamont ficou famosa ao inspirar os surrealistas franceses cinco décadas depois. É exatamente nela que pensamos enquanto circulamos pelas estreitas trilhas cuidadosamente abertas entre os objetos guardados por Antônio Carlos Figueiredo. *É belo como…* Essa frase nos *bate na vidraça*: é uma colagem inédita de realidades esquecidas, utilidades obsoletas e afetividades descartadas numa mesa de dissecação que pretende um dia se transformar no Museu do Cotidiano. Temos que improvisar uma bússola impossível, nos equilibrar no fio da micro-história e seguir corajosamente em frente: nunca sabemos o que vamos encontrar e onde vamos chegar.

Após trabalhar 22 anos como economista, Antônio Carlos Figueiredo pôde ser o que é hoje: garimpeiro de objetos de todas as épocas, mas sobretudo um colecionador de micro-histórias. Se normalmente estamos à mercê da história oficial que seleciona aquilo e aqueles que devem perdurar através dos tempos, descartando todos os demais vestígios ou insignificâncias, aqui habitamos a história do cotidiano, os modos de fazer e ser, a prática espacial de todos – uma historiografia que vai se produzindo lenta e fragmentariamente através da desconcertante memória de Antônio Carlos.

Pesquisador *bricoleur*, ele deambula pela cidade esquecida – ferros-velhos, garagens, ruínas – como um ímã surrealista juntando fragmentos, garimpando imperceptíveis relíquias. "Um deseconomista muito bem sucedido nos seus equívocos", conforme se define, ele nos consola com sua revisão econômica do valor afetivo das coisas e com seu cálculo expressivo dos objetos de estimação. Em sua trajetória, acreditando que seria comerciante ao invés de economista, transformou-se finalmente em um "desempresário" do ramo da economia do esquecimento.

Ensaiamos aqui uma seleção de objetos garimpados e narrados por Antônio Carlos, um fragmento microscópico de uma colossal enciclopédia do cotidiano em construção constante. Rememorados, os objetos estão preservados de seu descarte e iminente destruição e protagonizam assim um estado de resistência à obsolescência programada, que é, em última instância, de nós mesmos.

Apresentação e pesquisa de Rafael Amato e Renata Marquez

Kit Tuaregue

Desde criança sou louco por objetos. Eu tinha a mania de ver os objetos em 360°, de virá-los para olhar melhor. E também de pensar se eles não teriam outra função além daquela que lhes estava sendo destinada. Ou de descobrir, a partir do objeto, qual era a sua função. Hoje, dentre os objetos que garimpo, enquanto não descubro a função, coloco o nome de NSS – sigla para "não se sabe". Esse objeto foi um NSS por algum tempo. Eu passava em frente ao Clube Sírio Libanês, na Pampulha, e, numa caçamba amarela, vi os objetos espalhados brilhando sob o sol. Subi na caçamba e garimpei. Depois, pesquisando, entendi a sua função. Fui até a Rua dos Caetés, onde ficam os árabes de Belo Horizonte, e perguntei:

– Como era isso?

Descobri o seguinte: me falaram que esse conjunto era dos tuaregues. Eles andavam a camelo e, na hora do almoço ou do jantar, usavam esse *kit*. Faziam a armação de madeira e colocavam óleo de baleia no fogareiro. Os vários recipientes são para variados alimentos, de acordo com a ocasião. Os tuaregues montavam as peças e usavam como panelas para três preparos, como se fosse o nosso arroz, feijão e carne. E as demais peças eram os pratos. Já pensavam em *kit*, um incrível *kit* tuaregue de alimentação. As panelas de cobre estanhado vêm com inscrições em

↓ Objetos do acervo do **Museu do Cotidiano**. Fotografia: Daniel Iglesias, 2012.

árabe de seu uso ou da pessoa que as possuiu. O que me entristece é pensar que não houve nenhuma pessoa no Clube capaz de impedir esse descarte falando: "Vamos guardar isso!" Até porque não ocupa espaço nenhum... Mas jogaram fora.

Caixa de correio, pão e leite

Muitas vezes saio pela cidade, tipo *easy rider,* e tomo um ônibus aleatoriamente, sem saber o seu destino certo. Num dia como esse, subi no ônibus e desci no bairro Progresso. Caminhei um pouco e encontrei um ferro-velho ao qual voltei várias vezes. Uma vez cheguei lá e estava escrito o meu nome num objeto.
– Geraldo, por que o meu nome está escrito aqui?
Ele começou a rir e falou:
– Se você não comprar ninguém mais compra, então já botei o seu nome.
Tratava-se de uma caixa de uso misto: carteiro, padeiro e leiteiro. O padeiro e o leiteiro tinham a chave da caixa e, de manhã bem cedo, para não perturbar a família, deixavam o pão e o leite nesse compartimento que abriam desde a rua. Depois o pão e o leite eram retirados por trás, de dentro da casa. A portinha ficava no muro da casa. O compartimento das cartas, que não necessitava de chave, era separado do compartimento do pão e do leite, para não correr o risco de molharem.

Pia de vagão de trem

É impressionante como objeto atrai objeto! Demorei muito tempo para conseguir encontrar uma pia de vagão de trem. De metal, a pia é articulada e pode ser recolhida para ocupar menos espaço e deixar livre a passagem. Logo depois da primeira pia, já me apareceram mais duas. Consegui a primeira pia de trem garimpando. O garimpo funciona de modo muito simples. Você chega em uma determinada cidade – nesse caso era Lavras – e pergunta para as pessoas que encontra:
– Quem por aqui trabalhava na Estação Ferroviária?
– Ah, o Osvaldo, o João...
– Onde é que eles moram?
– Moram ali.
Aí, você chega e lança o assunto:
– E aí, João, tudo bem?
– Tudo bem...
Conversa vai, conversa vem:
– E você não guardou nada dessa época?
– Guardei uma pia!

Troféus de tênis

Cheguei a um ferro-velho perto de Sabará e, de longe, vi o dono conversando com um carrinheiro. Eu chamo de carrinheiro para não chamar de *burro sem rabo*. A maioria das pessoas chama o pessoal que colhe sucata na rua de burro sem rabo. Eu não, eu trato de *carrinheiro*. Então, o dono do ferro-velho estava com um carrinheiro, e eu, olhando de mais ou menos uns seis metros, vi que estavam negociando. Não aproximei porque é chato você chegar nessa hora. Mas o carrinheiro foi embora e não dei nem tempo do dono pensar numa alternativa:
– Por quanto você venderia isso?
– Não sei direito, tenho que olhar...
– É um troféu, olha aqui!
E puxei da caixa um troféu. Só que, quando puxei o troféu, meus olhos brilharam. Aí ele subiu o preço. Meus olhos brilharam porque os troféus eram da Federação Mineira de Tênis. Eles foram jogados no lixo e o carrinheiro pegou na Rua Rio de Janeiro. Estavam no chão, dentro de uma caixa. Todas as taças têm algo escrito de algum campeonato de tênis. Não as valorizo só pelo fato de terem história, mas também pelo desenho contido e pelo material usado. É impressionante como os membros da Federação foram incapazes de guardar tão pouca coisa, pois é só uma caixa! Imagina se fosse um carro, um vagão de trem, um submarino... Cheguei na hora certa.

Bandeja de baleiro de cinema

Procurava há muito tempo a bandeja de baleiro de cinema, que nunca mais vi. Um dia, passando em frente ao antigo Cine Odeon, naquela época uma igreja e hoje uma sauna, havia um senhor com uma bancada grande e a bandeja no meio. "Puxa vida, encontrei", pensei. Comecei a conversar com ele:
– Isso não vendo de jeito nenhum, foi meu tio que me deu.
Periodicamente eu voltava:
– E aí?
Nada. Uma tarde, arrumando os objetos no galpão, o rapaz que trabalha comigo há mais de quinze anos e que chamo de "Santo Expedito" me mostra uma caixa de jacarandá com veludo vermelho no encaixe de garfos e facas. "O que faço com isso aqui, seu Antônio?" Foi um *insight*! Pedi que encerasse a caixa, que desse um trato, no intuito de sacralizar o objeto. Embrulhei em plástico-bolha, papel e finalmente num pano. Na manhã seguinte, eu estava lá. Virei a esquina e, pela primeira vez, vi uma cadeira ao lado dele. Cheguei sem dizer nada, peguei

a cadeira e coloquei o pacote em cima. Ele olhou. Aí eu comecei. Como no cinema mudo, tirei o pano, tirei o papel e parei. Ele olhando. Tirei o plástico-bolha e ele viu que era uma caixa de madeira. Os seus olhos brilharam e ele entendeu tudo, sem eu dizer nenhuma palavra. No momento em que abri o veludo vermelho, ele não resistiu. Sabe o que eu disse para ele? Nada. Tirou as balas e me entregou a bandeja. Então fui pesquisar por que afinal as bandejas tinham desaparecido. Descobri que, em 1963, os baleiros entraram em greve por causa do monopólio da venda de balas nos cinemas da cidade. Num ato de politicagem, o milionário dos cinemas concedeu o monopólio a certo vereador. Mas outro vereador, sindicalista, incitou os meninos a fazerem a greve. Tendo perdido a greve, o concessionário destruiu todas as bandejas. A bandeja que consegui provavelmente foi retirada de circulação antes porque tinha cupim, estava rachada e foi descartada. Na época, a greve foi notícia no jornal *Folha de Minas*.

Edifício Lucy

Subindo a Rua Grão Mogol, um pouco antes da Rua Rio Verde, eis que vejo sinais de demolição. Começavam a colocar aquelas proteções de madeira. O que estaria acontecendo no prédio do meu amigo Rodolfo? Eram 12 apartamentos de 3 quartos! Recebi uma ducha fria: iam começar uma nova construção ali. Como o prédio fazia parte da minha rota diária, comecei a fotografar o processo. Eu passava lá todo dia. Quando de fato começaram a demolição, apressaram-se para tirar as portas e janelas, porque valem dinheiro. Afinal, são de peroba, madeira nobre. Os demolidores trocam a venda do material de demolição do prédio pela entrega do terreno vazio. Depois das portas e janelas vem a louça – que nem sempre vem inteira – e em seguida as telhas e lustres. Notei que, pregadas nas portas, estavam as plaquetas dos apartamentos. Fiz amizade com o mestre de obras:

– E essas coisas aqui?

– Isso eu não sei, o doutor não disse ainda.

Depois de convencido, ele tirou as plaquetas das portas e me entregou. Faltou uma que estava desaparecida, algum morador pode ter tirado ou pode ter se perdido por ali mesmo. Até que chegou a hora da demolição da fachada propriamente dita. Havia a placa que indicava EDIFÍCIO LUCY. Lucy era a mãe do Rodolfo. Consegui resgatar a placa. Assim como as plaquetas dos apartamentos e a placa do prédio, também guardei a placa da construtora e o relógio de luz. Então refiz o prédio aqui dentro, guardando a história do Edifício Lucy.

Contador de passageiros do bonde

O DBO era o Departamento de Bondes e Ônibus da cidade. O bonde funcionou em Belo Horizonte até 1961, quando Jânio Quadros tomou posse. A partir daí os bondes foram desativados e, ao que parece, foram para Curitiba, sucateados – como aconteceu com as locomotivas, até hoje sucateadas em antigas estações do Brasil. Então, já na década de 1980, eu caminhava um dia pela região onde geograficamente se situou o DBO, imaginando o antigo trajeto dos bondes que vinham da Avenida do Contorno e partiam para o Horto. Tive sorte. Num almoxarifado do ex-DBO, encontrei um contador de passageiros de bonde. Isso estava descartadíssimo lá, no esquecimento. O funcionário me alertou que não era um relógio, justificando o preço baixo com que me vendia a peça. Ele sabia que era de bonde, mas afinal fazer o que com aquilo, uma vez que não existia mais bonde? Se não tem bonde nem é relógio, é sucata e ponto final. O contador ficava na extremidade do bonde e o cobrador, que acionava o contador, andava no estribo se equilibrando para receber as passagens. Recebia dos passageiros e registrava no contador. Hoje, no mesmo local do DBO, funciona uma empresa de ônibus. Os brasileiros adoram mudar as siglas, não é? Saíram os bondes e ficaram só os ônibus.

Fechadura de rotunda de trem

A rotunda mais bonita que existe no Brasil está na antiga estação de trem de Ribeirão Vermelho, perto de Lavras, Minas Gerais. Inaugurada em 1888, é a maior rotunda da América Latina e está totalmente abandonada, sendo destruída rapidamente sem que ninguém faça algo a respeito. Ela é maravilhosa. Essa fechadura de rotunda de trem é de origem escocesa, já que todas as peças de trem eram do Reino Unido – da Inglaterra, Escócia ou Irlanda. Essa aqui é de Glasgow, está escrito atrás dela. Muito bonita, com uma flor em relevo. Para ter a chave da rotunda, o funcionário tinha que ser de grau elevado, porque era um perigo entrar ali. A mesma coisa se aplica para o guarda-linha, importante no sistema de segurança das estações para os percursos entre as linhas. A locomotiva chegava na estação, indo numa certa direção, e, como só tinha um trilho, eles se comunicavam por telégrafo para saber se a passagem estava liberada ou não. O guarda-linha tirava um bastão e entregava para o maquinista – meu avô foi maquinista entre 1880 e 1920 –, que tinha então a certeza de que a linha estava liberada. Caso contrário, um carro batia no outro.

Placa do Clube

A placa com os dizeres É PROIBIDO RODAR BICICLETAS, PATINETES E VELOCÍPEDES NAS ÁREAS DE PISCINA E NOS GRAMADOS foi descartada pelo Minas Tênis Clube, junto com várias outras coisas, tais como lixeiras, porta-toalhas e uma escada alta, muito interessante porém extremamente pesada, que sinalizava ter sido patrimônio do clube. As coisas foram provavelmente recolhidas por um carrinheiro e vendidas a um ferro-velho, onde garimpei a placa. O descarte da placa é uma questão de época: o clube foi fundado em 1935 e, de repente, aquilo perdeu a sua razão de ser, pois hoje uma bicicleta não entra nem na portaria do clube. A todo momento, coisas assim, consideradas obsoletas, são descartadas ou vendidas para um "topa tudo", loja que negocia móveis e objetos usados. Você pergunta no local de origem e, às vezes, obtém a informação do "topa tudo" exato para onde foram os objetos, vai lá e consegue recuperar. Às vezes, não: as coisas podem circular muito rápido. Mantenho todos esses objetos com a grande finalidade de fazer o "Museu do Cotidiano". Quero mostrar analogicamente as peças, pois não me interessa ver as coisas somente digitalizadas, virtualmente. Quero

que as coisas sejam tocantes e tocadas. Nas exposições temáticas que fiz com os objetos, me chamou a atenção o desdém flagrante dos jovens, a sua relação pouco curiosa para com os objetos.

Lixeira de leão

Essa peça curiosa é um leão de fibra de vidro feito na década de 1930 que servia de tampa para as lixeiras do Parque Municipal de Belo Horizonte. No início duvidei que ela fosse originária da década de 1930, mas, quando pesquisei sobre os narizes dos aviões da Segunda Guerra Mundial, descobri que os mais avançados já eram feitos de fibra de vidro. Por causa do peso, eles eram de *fiberglass*. O Parque continua reeditando, em plástico, o modelo do leão para as tampas de lixeira, mas essa estava literalmente jogada no lixo. Encontrei na oficina do Parque, oficina que existe até hoje e lugar que visito com frequência na expectativa de encontrar objetos que o Parque joga fora ou vende por desuso, como aconteceu também com os cavalinhos dos antigos fotógrafos. É uma oficina montada para a manutenção e conserto dos brinquedos do Parque, que são muitos. O leão de dupla face estava jogado lá, pois, segundo eles, estava sujo, feio, e os novos eram muito melhores!

Graneleiras de chifre de boi

Desloquei-me até a cidade de Mariana para visitar um artista que estava descartando muitas coisas. Lá encontrei uma curiosa coleção de chifres. Ele disse que os chifres eram envoltos em mistério. A partir de um cuidadoso exercício de corte e dobra, o chifre era transformado num utilitário para tirar alimento, uma graneleira usada nos sacos de arroz, feijão, milho... O artista havia comprado as graneleiras de alguém de Rio Casca, um lugar próximo de Ponte Nova. Foram feitas por um homem que pegava o chifre do boi, tirava, cortava a uma determinada temperatura, de um determinado jeito e fazia as trapizongas. Mas ninguém sabia como ele fazia. Tentaram repetir o procedimento sem sucesso, pelo menos era o que lhe haviam contado. O homem faleceu e não deixou a fórmula. Produziu centenas de graneleiras, mas não deixou a fórmula – e ninguém mais sabe como fazer.

Alianças de noivado

Seu Zé das Alianças, de 75 anos, mora em Araçuaí, Minas Gerais, numa casa com um quintal típico de interior – casa, horta e pomar. No quintal, construiu uma "coberta" onde trabalha fazendo artesanatos utilitários. Nesse espaço, ele tem um pequeno cocho, côncavo de tantas alianças que fez. Ele coloca ali a moeda, com o diâmetro aproximado da aliança pretendida e bate no centro com a ferramenta mais sofisticada que tem: um prego de aço. Ele dá praticamente uma pancada só, furando o centro da moeda. A partir dali, vem com o martelo e bate deslocando a massa da moeda para as laterais. Prende a moeda numa forma de ferro fundido e vai batendo sem raiva, de leve, pois pode quebrar. Só serve uma moeda: o cruzeiro que existiu no Brasil de 1944 a 1951, aproximadamente, pois tem uma liga especial. Ele já testou outras moedas porque as pessoas sempre dizem que têm moeda em casa, tentando talvez baratear o serviço, mas não funciona. Nem com moedas estrangeiras. O problema é a consistência, a liga. Isso me faz lembrar a liga que cada sineiro utiliza quando faz o seu sino. Ela é específica, uma liga que só ele sabe que vai dar um determinado som. Encomendei alguns anéis ao Seu Zé, mas também catei alguns restos de alianças em seu terreiro: moedas que ele trabalhou, quebraram e ele jogou fora. Para nós, são testemunhos da técnica, o gerúndio da aliança. Demorando pelo menos seis horas numa aliança, chega numa etapa na qual interfere com grosas, limas e lixas para chegar ao resultado final, que pode ser abaulado ou quadrado. Dizendo não lembrar com quem aprendeu a técnica, ensinou para o filho, mas o filho está em outras plagas e não vai trabalhar com isso. Já é muito interessante ele ter desenvolvido a técnica da moeda, mas e a questão social? Lá não há poder aquisitivo: o sujeito vai ficar noivo e não tem como comprar uma aliança de ouro, um dos investimentos mais rentáveis dos últimos anos, muito alto para um jovem casadoiro. Então ele vai ao Seu Zé levando em sigilo o diâmetro do dedo da noiva e encomenda a aliança. Feito isso, manda gravar no ourives da cidade e entrega para a noiva na noite de noivado. Que noiva vai dizer que aquilo não é de ouro?

Óculos usados

Óculos descartados podem ser encontrados sobretudo nos bazares beneficentes. Em nenhum outro lugar você os encontra com tanta frequência. Óculos usados têm relação com as pessoas que já partiram. Os que ficam fazem a doação para os bazares e eu, como sou frequentador, estou sempre capturando óculos que trago aqui para o galpão e são muito procurados para locação de cenografia ou para estudos específicos de modelos e desenhos. Quando saem certos objetos do galpão, o espaço todo se reorganiza. Por exemplo: saíram malas para locação e coloquei pianos infantis no lugar das malas. Quando voltarem as malas, ainda não sei o que farei, pois chegam novos objetos todo dia. O projeto das locações e das exposições é porque não tenho o interesse de ficar com os objetos aqui só sob o meu olhar. Eles merecem circular. Não são coisas decorativas, são *decolativas*. As coisas têm que sair daqui para serem vistas, conhecidas ou estudadas. Vou contar uma história curiosa. Havia uma viúva, moradora do prédio de frente, que durante mais de quinze anos ficava me olhando de lá e eu a cumprimentava de cá. Eu nunca tinha ido lá e ela, evidentemente, nunca tinha vindo aqui no galpão, mas o divertimento dela era ficar na janela com o cachorrinho olhando a rua. Uma tarde ela me chamou e perguntou timidamente:

– Como é o nome do senhor mesmo?
– Antônio.
– Ah! Antônio, tudo bem?
– Tudo bem!
– Eu tenho rezado muito pelo senhor.
– Muito obrigado, mas por que a senhora tem rezado muito por mim?
– Você não dá sorte. Tudo que você vende eles devolvem!

As coisas saíam para locação, ela via as coisas serem colocadas no carro e, daí a pouco, ela via as coisas voltarem.

– Tudo devolvido! O homem não dá sorte!

12

OBSOLESCÊNCIA PROGRAMADA CONTRA A CRISE

Bernard London

Economista norte-americano.

ASSISTA NO SITE

Frank V. Vanderlip, ex-presidente do National City Bank de Nova Iorque, definiu a atual crise como uma estupidez. Enquanto milhões de pessoas sofrem, os mercados estão saturados e há excedente de produtos.

O novo paradoxo da abundância constitui um desafio para nosso pensamento econômico. A economia clássica foi construída mediante a crença de que a natureza é avarenta e de que a raça humana é constantemente confrontada pelo espectro da escassez. O economista Thomas Malthus concluiu em 1798 que a raça humana empobreceria devido ao aumento populacional, que, segundo ele, excederia a capacidade de produção de alimentos.

No entanto, a tecnologia moderna e a aplicação da ciência aos negócios aumentaram a tal ponto a produtividade de nossas fábricas e de nossos campos que o problema econômico fundamental hoje é organizar compradores, e não estimular produtores. A essencial e amarga ironia da crise hoje está no fato de que milhões de pessoas são privadas de um padrão de vida satisfatório. Enquanto isso, depósitos e galpões no mundo todo estão abarrotados de provisões excedentes, que interferem a tal ponto nos preços que a produção se torna pouco atrativa.

Acima de tudo, os Estados Unidos e outros países estão sofrendo de relações humanas perturbadas. Fábricas, depósitos e plantações estão prontos para produzir quantidades ilimitadas de produtos, mas o impulso para seguir adiante foi paralisado pelo declínio do poder aquisitivo. Os problemas atuais foram cunhados pelo próprio homem, e as soluções também devem ser concebidas e executadas pelo homem.

Na atual e inadequada organização econômica da sociedade, muito é deixado aos caprichos do consumidor. Os hábitos de consumo destruíram os valores da propriedade e as oportunidades de emprego. O bem estar da sociedade foi abandonado ao acaso.

Resumindo: as pessoas, num estado de medo e histeria, estão usando tudo que possuem por mais tempo do que tinham costume antes da crise. No período anterior a ela, de prosperidade, o povo americano não esperava até que as últimas possibilidades de uso de um bem fossem esgotadas. Substituíam artigos velhos por novos. Descartavam casas e automóveis bem antes que estivessem totalmente desgastados. Os negócios, o transporte e o trabalho tinham se ajustado aos hábitos do povo americano. Talvez, antes desse pânico, as pessoas fossem um pouco extravagantes demais; mas agora foram para o outro extremo e se tornaram ultra-retencionistas.

Por toda parte, hoje as pessoas estão desobedecendo à lei da obsolescência.

↑ Adaptação da imagem de Brian Fitzgerald para a campanha **Green my Apple**, realizada pelo GreenPeace.

Estão usando seus carros velhos, pneus velhos, rádios velhos e roupas velhas por muito mais tempo do que apontariam as estatísticas sobre a experiência anterior.

O poder aquisitivo das pessoas, quando a maioria está empregada, é muito diferente do que num período como hoje, em que cerca de 10 milhões de pessoas estão sem emprego. O trabalho da administração moderna é equilibrar produção e consumo – permitindo que um grande grupo, como os operários nas cidades, possa trocar o produto de seu trabalho. A opinião derrotista de que a crise e o desemprego devem continuar porque temos de tudo em demasia é o conselho do desespero.

No futuro devemos não só planejar o que produzir, mas também aplicar a administração e o planejamento para desfazer trabalhos obsoletos do passado. Esse pensamento constitui a essência do meu plano para acabar com a crise e restaurar a riqueza e melhores padrões de vida para o homem médio.

Minha proposta colocaria todo o país no caminho da recuperação e ajudaria a restaurar boas condições de emprego e prosperidade. Minha solução proporcionaria uma fonte permanente de receita ao governo federal e equilibraria suas contas.

Em poucas palavras, a essência do meu plano consiste em tabelar a obsolescência do capital e dos bens de consumo no momento de sua produção. Assim que fossem criados, o governo atribuiria um prazo de vida a sapatos, casas, maquinário e a todos os produtos da indústria, mineração e agricultura. Eles seriam vendidos e usados dentro do prazo estabelecido. Quando o prazo expirasse, esses produtos, controlados por uma agência governamental, estariam legalmente "mortos" e seriam destruídos caso houvesse desemprego generalizado. Novos produtos surgiriam constantemente nas fábricas e nas lojas, substituindo os obsoletos. As engrenagens da indústria estariam em movimento e o emprego, regularizado e garantido para as massas.

Não estou defendendo a destruição total de nada, a não ser das coisas inúteis. Para fazer a economia girar, seria necessário destruí-las no início, mas somente na primeira vez. Depois do primeiro processo de eliminação necessário para tirar do caminho produtos obsoletos em uso hoje, o sistema funcionaria suavemente no futuro, sem perdas ou danos para ninguém. Ao invés de se gastar uma soma de, digamos, 2 bilhões de dólares para comprar imediatamente edifícios, maquinários, automóveis e outras porcarias gastas, obsoletas e inúteis, não seria proveitoso criar de 20 a 30 bilhões de dólares em postos de trabalho na indústria e na construção civil?

Uma vantagem importante do sistema de obsolescência programada seria sua função de fornecer novas reservas ao governo. O mecanismo funcionaria da seguinte maneira: as pessoas entregariam seus bens usados e obsoletos a agências governamentais situadas em locais estratégicos para a conveniência do público. A rendição individual, por exemplo, de um conjunto de móveis de sala de jantar seria compensada pelo Inspetor daquela agência com um recibo indicando a natureza dos bens entregues, a data e o possível valor dos móveis. Esse recibo seria impresso num livro de recibos com um número e uma cópia se destinaria ao ex-proprietário do bem entregue para destruição. Os recibos seriam parcialmente equivalentes a dinheiro na compra de novos bens, pois seriam aceitos pelo governo como pagamento dos impostos sobre comércio.

Por exemplo, um consumidor que comprasse um rádio de 100 dólares – sobre os quais os impostos seriam de 10% ou 10 dólares – pagaria em dinheiro pelo rádio, mas poderia oferecer 10 dólares em recibos de mercadoria obsoleta entregue. O vendedor ou o fabricante entregariam os recibos ao governo como pagamento de seus impostos sobre as vendas.

Nesse sistema, o comprador sentiria que foi pago pela entrega de seus artigos usados, mas o governo não pagaria nenhum centavo por isso. As engrenagens da indústria se manteriam azeitadas, as fábricas ficariam ativas e os níveis de emprego, altos.

Eu defendo a cobrança de impostos das pessoas que retardarem o progresso e impedirem o funcionamento normal dos negócios, ao invés de cobrar, como fazemos hoje, daqueles que cooperam e promovem o progresso. Portanto, proponho que aqueles que continuem a possuir e a usar roupas, automóveis e edifícios velhos, cujo prazo de obsolescência tenha expirado, sejam taxados pelo uso continuado que está legalmente "morto". Essas pessoas não poderiam negar que possuem esses itens, como hoje podem esconder sua renda para pagar menos impostos, porque são coisas materiais, com datas de fabricação conhecidas. Hoje penalizamos com impostos os que gastam seus dinheiros para comprar mercadorias. Não seria muito melhor taxar o homem que acumula seu dinheiro e guarda coisas velhas e inúteis?

No sistema atual de impostos sobre heranças e imóveis, o Estado tem de esperar por um período indefinido, permitindo que o proprietário de um edifício ou mercadoria continue faturando e fazendo crescer sua fortuna até a morte, para então poder coletar os impostos sobre a herança. Com a obsolescência computada antecipadamente, o governo poderá coletar impostos na morte do artigo, e não na morte do dono.

Mais ainda: atualmente, a receita pública gerada com o sistema de impostos sobre renda é especulativo e incerto, já que os lucros da indústria e negócios estão sujeitos a grandes flutuações. Se o plano que eu proponho for adotado, haverá uma fonte permanente de renda para o Estado, proveniente de bens e mercadorias existentes. Por um processo de controle do que é vendido pelo fabricante ao comerciante e dos relatórios de vendas dos comerciantes, o governo saberá com precisão a receita a ser arrecadada. E esse valor será pago independentemente do fato de as pessoas estarem lucrando muito ou não.

Na desordenada organização atual, o produto do trabalho de um operário continua a beneficiar e a gerar lucro para seu proprietário por muito tempo depois de o trabalhador ter exaurido a pequena compensação que recebeu por aquele trabalho. Os salários de trabalhadores são gastos numa semana ou num mês com a compra de comida, roupas e abrigo. O trabalhador fica com pouco daquilo que recebeu por suas horas de trabalho, enquanto o proprietário do edifício ou do maquinário que o trabalho do operário ajudou a construir fica com bens que vão lhe gerar capital durante anos e até mesmo décadas. A durabilidade do produto do trabalho de um operário resulta numa desvantagem para o operário, pois chegam tempos, como os que atravessamos hoje, quando há um excesso de bens, em que o trabalhador escuta: "já temos muita riqueza; vamos usar o que já temos, não precisamos de mais por enquanto, procure emprego em outro lugar, não precisamos mais de você".

Assim, o trabalhador, cujo suor produziu bens em excesso, sofre de pobreza e escassez, enquanto o país está abarrotado de coisas. Meu plano consiste em corrigir essa situação claramente desigual.

A situação em que o país se encontra é análoga à de um grande gigante numa piscina com água fresca até o queixo, que chora de sede porque está paralisado e não consegue inclinar-se para beber. Os seus músculos devem ser relaxados para que ele consiga abaixar-se e saciar sua sede. Da mesma forma, a paralisia que impede nossa sociedade econômica de consumir a oferta abundante de produtos que entopem os mercados precisa ser curada para que condições normais sejam restabelecidas.

Móveis, roupas e outros itens devem ter uma duração de vida, do mesmo jeito que os humanos têm. Depois de usadas pelo tempo designado, devem se aposentar e ser substituídas por mercadorias frescas. O papel do Estado seria o de regular os negócios e se certificar de que o sistema funciona harmoniosamente. O governo teria o poder de estender a vida dos artigos por um ano ou dois, se eles continuarem usáveis depois do prazo de validade e se os níveis de emprego permanecerem altos, mesmo sem sua substituição.

Depois de funcionar por cerca de cinco anos, uma máquina pode ser considerada morta – morta para aquele que pagou por ela, pois essa pessoa a usou

durante todo esse tempo e, depois de cinco anos, já terá pago seus custos com os lucros que ela gerou. A partir daí ela deve voltar aos trabalhadores, através do Estado: se, com sua substituição, trabalhadores obtiverem empregos e fábricas fechadas voltarem a funcionar, então essa máquina deve ser destruída e novos (provavelmente melhorados) aparatos produzidos em seu lugar.

Depois de trinta anos sob esse sistema, grande parte da construção e da produção terá mudado fundamentalmente para melhor, já que prédios e máquinas velhos, dilapidados e obsoletos terão desaparecido, e novos surgirão em seu lugar.

Devemos operar com o princípio da natureza, que cria, destrói e leva adiante o processo de eliminação e substituição através dos tempos.

Milagres acontecem. E precisam ser planejados para que ocorram. Nesses tempos de crise, precisamos trabalhar para nossa própria salvação.

Se podemos nos permitir afundar navios, que custam milhões de dólares para serem construídos, simplesmente para fornecer alvos para o atirador em treinamento, então podemos nos permitir destruir outros produtos obsoletos e inúteis para dar empregos a milhões e tirar o país da catástrofe em que está chafurdado.

O aparato de arrecadação de impostos atual poderia ser prontamente convertido em meios para efetivar o sistema aqui proposto. Esse sistema poderia ser colocado em operação rapidamente e, em poucos meses, o maquinário administrativo poderia ser aperfeiçoado para que milhares de pessoas voltassem a trabalhar num tempo relativamente curto.

Caso esse plano seja colocado em operação, especuladores não poderão adquirir fortunas pela simples manipulação ou criação de falsos valores. Se fosse decretado que a vida do trigo não pudesse ultrapassar dois anos, ninguém compraria grãos para especulação, porque seria necessário pagar uma taxa ao governo depois que o trigo ultrapassasse sua vida legal. Isso faria com que comprar para especulação e guardar para o futuro se tornassem gestos altamente arriscados.

Evidentemente, a inauguração do sistema de obsolescência programada enfrentará a oposição de muitos, simplesmente por ser uma novidade, e é difícil abandonar nossas velhas noções e abraçar o novo. No entanto, diferentemente da maioria das mudanças em benefício das massas, esse esquema não precisa envolver grandes esforços ou sofrimentos. Isso não seria necessário. Com bom senso, o plano deve começar a funcionar suavemente sem grandes perdas para ninguém.

Durante a guerra, recrutamos a flor da juventude do país e a enviamos ao *front* para lutar e, muitas vezes, para morrer. Se esse procedimento drástico é julgado sábio e necessário na crise da guerra, não seria muito mais lógico e aproveitável, na emergência que enfrentamos, recrutar as coisas mortas – materiais não humanos, como prédios, maquinários e bens obsoletos –, e mandá-las ao *front* para serem destruídas na guerra contra a crise, salvando o país do caos econômico?

É muito mais barato destruir mercadorias inúteis e obsoletas agora – e talvez também algumas de nossas falsas riquezas – do que arriscar destruir bens muito mais valiosos, como a vida humana. Assim não há risco de se comprometerem a saúde e a estima da população e continua-se a lutar contra a crise com nossos métodos velhos, lentos e custosos.

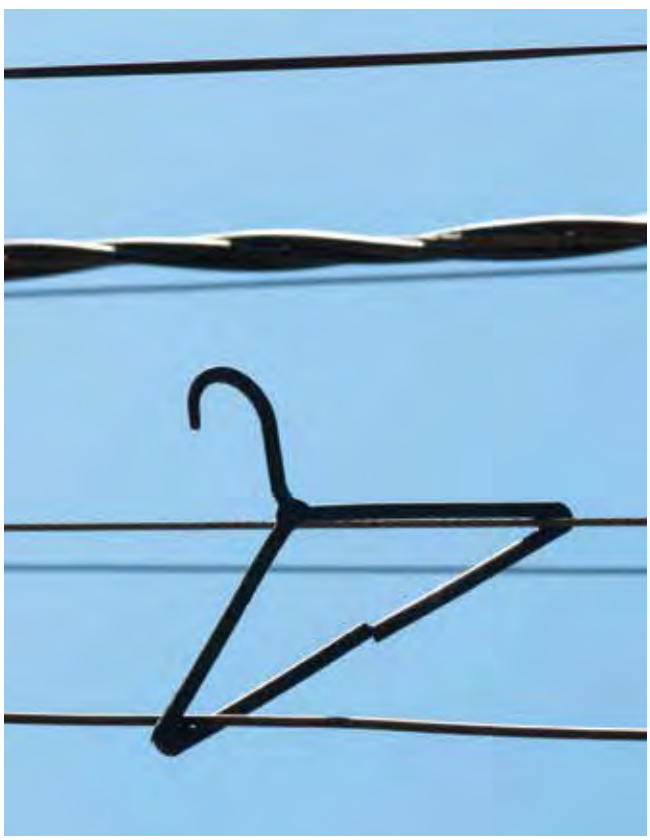
Até mesmo na organização atual de nossa sociedade econômica, reconhecemos em várias instâncias a necessidade de destruir parte de nossas riquezas para aumentá-las. Por exemplo, o carvão é riqueza, mas é queimado e destruído diariamente nas locomotivas e em maquinários para gerar energia. De forma parecida, petróleo é riqueza, mas, para servir a seu propósito, ele deve ser usado e consumido nos motores dos automóveis e nas engrenagens das fábricas. O grão é riqueza, mas nós o destruímos para alimentar o gado e a nós mesmos, além de distribuí-lo nos campos para produzir mais grãos. É através desse processo que as pessoas vivem, funcionam e criam bens materiais.

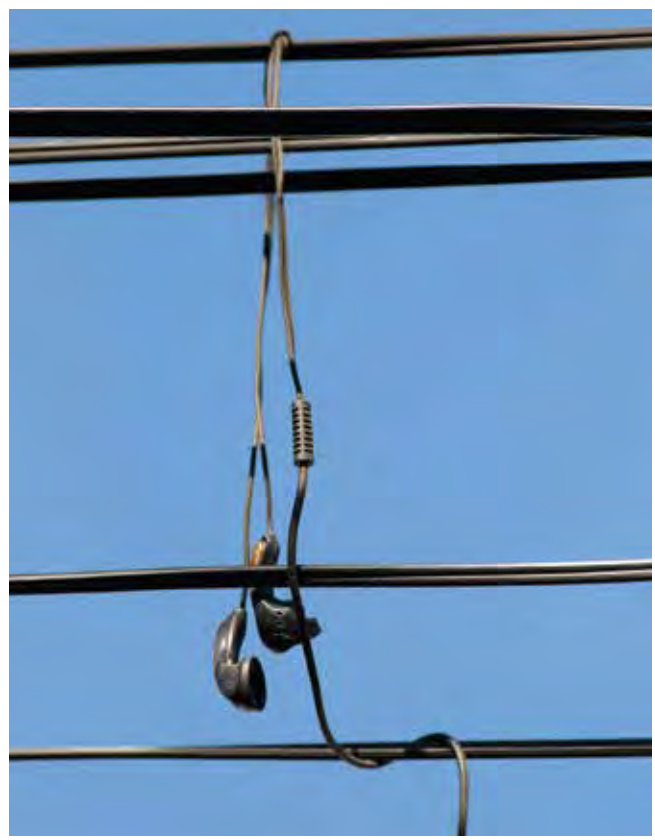
A riqueza pode ser comparada à linguagem. Apesar de usarmos nossa língua todos os dias, ela não se desgasta. Pelo contrário, novas palavras e expressões são constantemente adicionadas ao vocabulário nacional, e a língua se torna mais útil quanto mais é falada, ao invés de se deteriorar.

Em tempos remotos, somente alguns escolhidos, como os reis, os nobres e o clero, sabiam ler e escrever. As outras pessoas eram mantidas na ignorância e na pobreza. Hoje, com nossas gramáticas padronizadas e simplificadas e com nossa educação de massa, os benefícios da alfabetização estão disponíveis para todos, ricos ou pobres.

Essa condição deveria existir também para o gozo da riqueza. Defendo que, com a riqueza, deve vir a responsabilidade. Muita gente hoje entende a riqueza como uma licença à liberdade e como imunidade às obrigações com o povo. Esses possuidores irresponsáveis de riqueza são indolentes e tendem a nos tornar, todos, mais pobres.

A obsolescência programada pode soar hoje como uma proposta inescrupulosa ou ainda como teoria da conspiração, mas durante a Grande Depressão que atingiu os Estados Unidos após a queda da Bolsa em 1929 foi discutida abertamente como uma solução para a crise. E efetivamente acabou incorporada à lógica industrial após a Segunda Guerra, com a emergência do consumo massivo, das novas estratégias de marketing e da transformação do design moderno em mero styling.
Atualmente Bernard London é considerado o criador não somente da expressão "obsolescência programada" como também dos princípios que regem seu funcionamento, como apresentados nesse panfleto publicado em 1932. Apesar disso, somente 15 cópias do panfleto sobreviveram e encontram-se em bibliotecas mundo afora. Uma cópia foi disponibilizada na internet pela revista Adbusters – www.adbusters.org. Esta versão, editada por PISEAGRAMA, é a primeira publicação do texto em português.

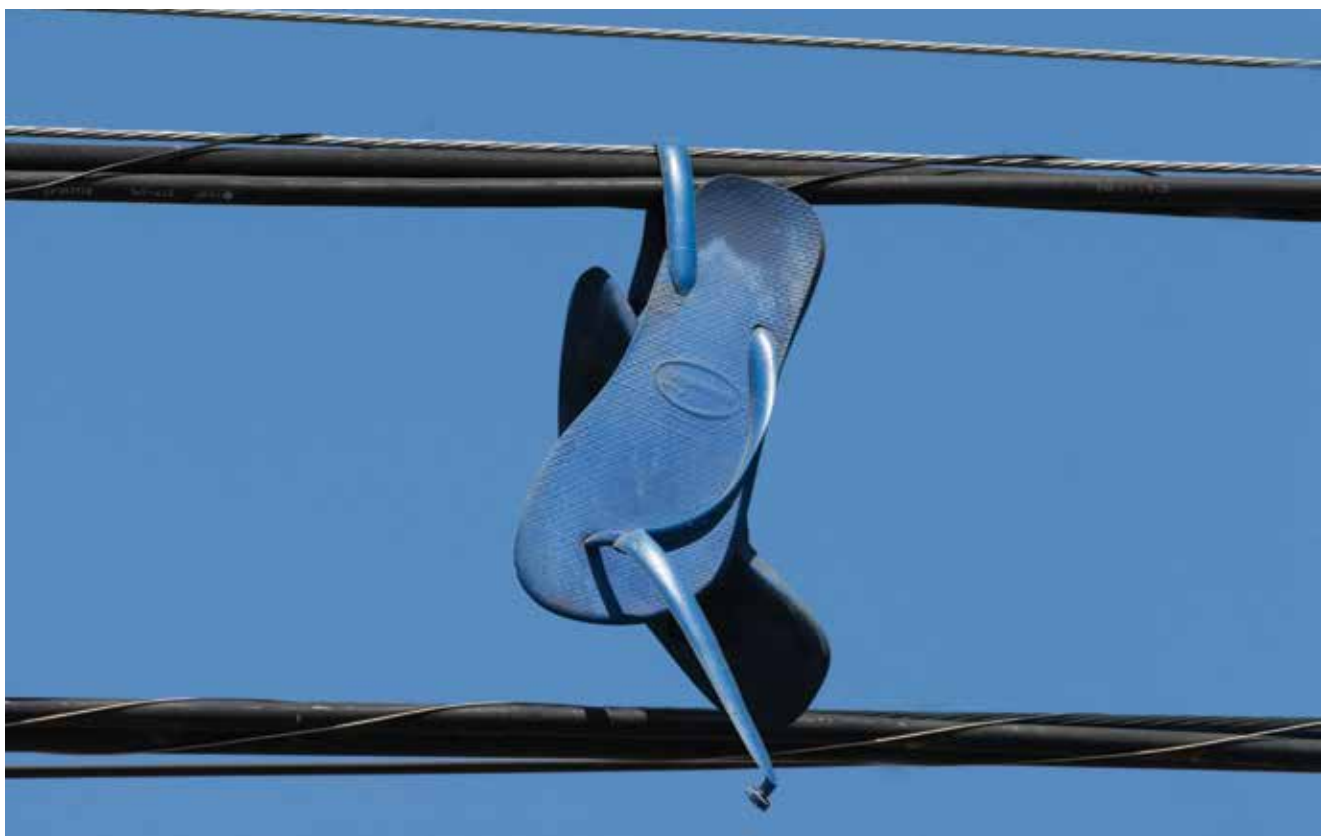


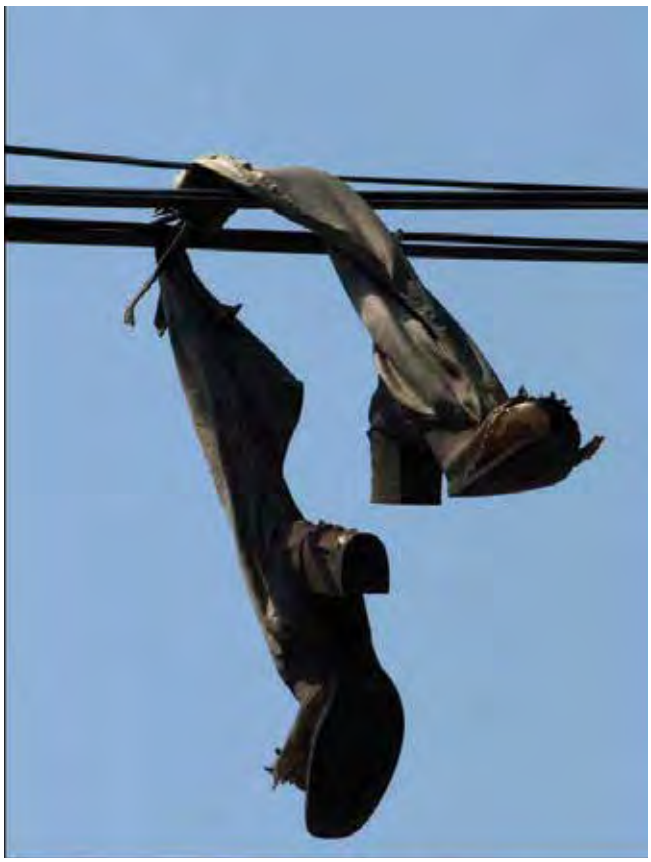


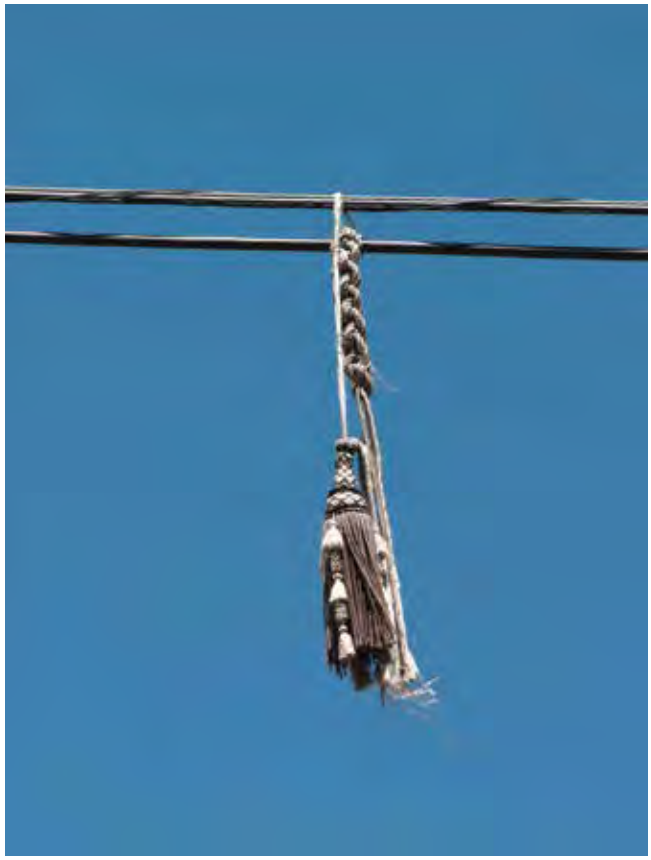
PENDURADOS

Marcelo Prates

Fotógrafo e autor do livro **Pássaros da Liberdade**. Trabalha no jornal **Hoje em Dia.**







↓ Marcelo Prates | **Pendurados** | 2012

QUANTO MAIS LIXO MELHOR

Wellington Cançado

Editor de PISEAGRAMA.

Samba Mballo, professor em Velingara, na região de Kolda, uma das mais pobres do Senegal e da África, teve um sonho. Cansado da imagem miserável de seu continente natal, Samba vislumbrou uma nova forma de economia coerente com os princípios de sua etnia Peuhl, que não permite a seus membros pedir sem dar nada em troca. Em seu sonho ele e os moradores de 10 povoados de Kolda inventaram uma nova moeda e fabricaram, com recursos locais, 600 cédulas da nova divisa para serem trocadas na Europa.

O EUROAFRICAN (€A), moeda sonhada por Samba que vale exatamente 1 Euro, não é produzido por nenhuma casa da moeda, banco central ou outra forma de governo alheia à população, mas fabricado com materiais descartados dos próprios povoados. O cenário foi perfeitamente delineado no sonho de Samba: essa moeda improvável, feita com o trabalho real e a criatividade das pessoas, associada a um câmbio absolutamente simétrico entre economias tão assimétricas, finalmente tiraria o Senegal – e quem sabe toda a África –, da situação de pobreza extrema. Os EUROAFRICANS poderiam ser uma nova forma de solidariedade e troca que não as humilhantes ajudas humanitárias e outras esmolas internacionais instituídas pelas ONGs e agências da ONU.

Desperto, Samba decidiu colocar seu sonho em prática. Ao longo de três meses do ano de 2007 convocou 10 lideranças de 10 povoados e, juntamente com eles, percorreu, com sua moto e uma cópia da cédula de 100 Euro, grandes distâncias na savana africana conclamando os moradores locais. Cada povoado seria responsável por produzir 60 cédulas de 100 €A com os materiais locais: retalhos de pele de cabra, pedaços de sabão, tiras de câmara de ar, fragmentos de baldes plásticos, sacos de alimentos, solas de chinelos descartados, pedaços de madeira sem uso e papelão de caixas. Os 60.000,00 €A foram trocados por 60.000,00 € em várias cidades da Europa, em 2008, durante as seções de exibição do documentário de mesmo nome da moeda.

Foi ainda na década de 1960 que Lina Bo Bardi enxergou a possibilidade de outro Brasil na "procura desesperada e raivosamente positiva de homens que não querem ser demitidos, que reclamam o direito à vida" e cuja matéria-prima eram as coisas e as pessoas descartadas. Um país onde as potências indígenas, africanas e orientais engendrariam um "humanismo técnico" que, prenhe de "eletricidade vital" e simplicidade, delinearia as condições práticas e econômicas para uma reação inventiva e popular ao "fracasso tecnocrático", à hipnose do consumo e à sedução da "finesse" (ainda incipientes se comparados aos padrões atuais). Os objetos recolhidos em suas expedições pelo Nordeste e interior do país foram mostrados em 1963 na exposição Civilização do Nordeste, inaugurada juntamente com o Solar do Unhão, então Museu de Arte Popular da Bahia e atual Museu de Arte Moderna, em Salvador. Eram uma "acusação", escreveu Lina.

Passados 50 anos, esses objetos ainda acusam o modelo de civilização que elegemos como destino inabalável, apesar de seus impasses cada vez mais evidentes. A lâmpada queimada, matéria-prima para a invenção do fifó (lamparina de querosene), os utensílios de cozinha feitos minuciosamente com latas de lubrificante de uma multinacional americana cortadas e dobradas, a lixeira de pneu virado ao avesso e todo o design de subsistência produzido nos rincões pobres e ressequidos do país, hoje, diante da urbanização e do consumo massivos, são como vestígios de um passado arcaico. Resquícios de "tempos de grossura" em que a palavra reciclagem habitava o limbo dos dicionários e reuso era piada entre designers. Tempo em que o valor das coisas residia nas coisas em si, no trabalho despendido para transformá-las em algo útil e necessário à vida, no seu "valor de uso", segundo o jargão marxista. O oposto da moeda africana inventada por Samba que, pretende ter apenas "valor de troca".

Curitiba, tendo como prefeito em 1989 o também arquiteto Jaime Lerner, implantou o programa "Compra do Lixo" em encostas de morros, fundos de vale e favelas com ruas muito estreitas e sérios problemas ambientais devido ao difícil acesso dos caminhões de coleta. O programa pretendia estabelecer uma forma alternativa de coleta domiciliar através de convênio firmado entre a prefeitura e as comunidades. A cada saco de lixo contendo de 8 a 10 Kg de resíduos depositado na caçamba, o participante recebia um vale transporte. A partir da década de 1990, quando a prefeitura passou a comprar o excedente das safras de pequenos agricultores da região metropolitana, os moradores começaram a trocar o lixo que

↓ Cédulas de EUROAFRICANS, produzidas no Senegal. Imagens do encarte do documentário de Luis Vidal, Fundación Guné, 2007.

infestava as ruas e lotes vagos por alimentos frescos. Na caçamba, 1 a 4 sacos de lixo passaram a valer uma cesta simples contendo ovos, maçã, banana, repolho, etc. Já 5 sacos de lixo valiam uma cesta com arroz, feijão, mel, batata, cenoura, cebola, alho, doce em pasta, etc.

Além disso, as associações de moradores dos bairros passaram a receber, pelo trabalho em parceria com a prefeitura, 10% do valor pago por cada saco de lixo, com autonomia para utilizar o recurso em obras ou serviços definidos pela própria comunidade.

Quanto mais Bruno melhor. Quanto mais Flávia melhor. Quanto mais Juliana melhor. Quanto mais André melhor. Quanto mais Marcelo melhor. Quanto mais Roberto melhor. Quanto mais Fernanda melhor. Quanto mais Renata melhor...

Desde agosto de 2012 a Coca-Cola empreende a campanha "Descubra a Sua Coca-Cola Zero", em que os 150 nomes mais comuns entre jovens adultos são estampados nas latinhas do refrigerante. Quem não encontra seu nome pode votar no Facebook da empresa e decidir os próximos 50 nomes a serem estampados. Apesar do caráter "democrático" da campanha, basta uma passeada rápida pela internet para mapear Ramons, Raphaellas, Adnas, Izabelles e Wellingtons insatisfeitos por não terem sido, compreensivelmente, incluídos na campanha. Segundo um outro jargão, o publicitário, a campanha visa explorar a construção do "valor afetivo" entre produto e consumidor e, apesar da eloquente falta de sentido da frase utilizada, catapultou as vendas em poucos meses. E, mesmo aqueles que nunca tomaram uma Coca Zero, motivados agora pelo *slogan* "é possível", têm um motivo para garimpar nas gôndolas do supermercado "a" latinha com o seu nome.

Mais que vender refrigerante com "zero caloria", o que a Coca-Cola passou a vender foi uma lata personalizada, fantasiosamente única e cujo destino inevitável é ser descartada imediatamente após a compra. As latas de alumínio têm um ciclo de vida fulminante. Estima-se que uma latinha, da fabricação ao descarte, passando por envase, distribuição e consumo, tenha vida de somente 10 dias. Apesar de 97% das 9 bilhões de latas de alumínio produzidas e descartadas no Brasil serem recicladas e das vantagens óbvias de redução dos resíduos sólidos em aterros, somente 8% dos municípios brasileiros desenvolvem programas públicos de coleta e reciclagem de resíduos não orgânicos.

O que continua a fazer do país o maior reciclador de alumínio no mundo é a gigantesca economia informal operada por sucateiros, catadores ou carrinheiros, uma vez que a soma de todos os programas públicos de reciclagem coletam e dão destinação à irrisória porcentagem de 2% de todo o lixo urbano nacional. Resta, pois, perguntar a Rose, jovem adulta e uma das 500 mil catadoras brasileiras, que não teve seu nome incluído em nenhuma latinha, se, para ela, quanto mais campanha melhor.

Com as cidades brasileiras tomadas pelo lixo, pode parecer que é no espaço urbano que se concentra o problema atual dos resíduos. Se, por um lado, essa percepção acaba gerando reações e formas de mobilização positivas por parte de instituições, associações e vizinhos em torno da questão do lixo, por outro lado encobre o fato fundamental de que para cada quilo de lixo doméstico produzido nas cidades, outros 60 quilos são gerados antes do consumo, simplesmente para possibilitar que a economia dos produtos descartados exista.

Pesquisas realizadas pelas Nações Unidas em 2012 revelam que das 30 bilhões de toneladas de lixo produzidas anualmente em todo o planeta, somente 2,5% é gerado nas cidades. Os outros 97,5% do lixo mundial provem de atividades como a pecuária, a agricultura e a mineração. O Brasil, grande patrocinador de monoculturas e exportador de *commodities* como minério, soja, cana-de-açúcar e carne, apesar de abrigar em torno de 3% da população mundial, contribui para a ecologia global com cerca de 7% do lixo do planeta. A mineração é responsável por 38% e a pecuária e a agricultura, juntas, por 58% do montante de lixo gerado nacionalmente.

Apesar de chocantes, as estatísticas "do campo" não diminuem o impacto e a importância da geração de resíduos nas cidades, principalmente quando levado em conta que mais de 2/3 dos brasileiros vivem atualmente em cidades e que, segundo o "Compromisso Empresarial Para a Reciclagem" (CEMPRE), são diariamen-

te produzidas no Brasil 140 mil toneladas de resíduos ou 50 milhões de toneladas ao ano. Desse montante, somente 60% é coletado e, em 88% dos municípios, sua destinação final é inapropriada, terminando a céu aberto nas margens de rios e lagoas, lixões ilegais, sumidouros, beiras de estradas ou espalhados pelas esquinas.

De todos os "Resíduos Sólidos Domiciliares" nacionais, aproximadamente 55% são matéria orgânica ou úmida, o que impossibilita completamente a reciclagem nos termos de materiais inorgânicos como metais, vidro, papel e plástico, mas que propicia a transformação por processos "naturais" em compostagem ou energia.

Atualmente, apenas 5% dos resíduos orgânicos acabam virando adubo ou gás no Brasil. Nos últimos anos, a implementação de aterros sanitários energéticos, verdadeiras usinas de gás metano, tem estabelecido a utilização do biogás como alternativa viável para geração de calor e eletricidade. Entretanto e, paradoxalmente, a instalação de usinas em aterros depende de um grande potencial de geração de biogás, ou seja, de uma enorme quantidade de lixo sendo produzida e armazenada. Exatamente como acontece no Aterro Bandeirantes, em São Paulo: com uma área de 150 hectares e cerca de 35 milhões de toneladas de lixo, o aterro foi o primeiro no Brasil a ser também uma usina. Instalada em 2003, a termoelétrica tem capacidade de geração de 170 mil MW/h por ano através da captação dos gases acumulados sob a terra e seu escoamento ao longo de 35 km de tubulações até a estação de beneficiamento, onde movem os geradores pela combustão do metano. Esse processo permite a transformação da energia mecânica em eletricidade e sua transferência direta para a rede de distribuição da Eletropaulo.

No Brasil, a responsabilidade pelo sistema de coleta, transporte e destinação dos resíduos orgânicos e inorgânicos é de cada município. E na onda do "choque de gestão" que assola administrações país afora, a fórmula mágica desse início de século é a "terceirização" dos serviços públicos. No florescente mercado do lixo nacional, regido pelo peso e disputado por empreiteras visionárias, a tonelada de resíduos coletada e destinada aos aterros sanitários se tornou não somente uma moeda política forte, como um negócio altamente rentável. Principalmente se levado em consideração o baixíssimo controle que os municípios, por incompetência ou conivência, têm das quantidades e da qualidade reais dos resíduos coletados e "aterrados" diariamente. Nessa economia mal cheirosa, a tonelada de resíduos especiais ou perigosos pode chegar a R$1 mil, enquanto pelo lixo domiciliar as empresas recebem, na média nacional, R$70 por tonelada. Praticamente o mesmo valor da tonelada de cana-de-açúcar no mercado internacional.

Considerando que a média *per capita* de lixo descartado diariamente no Sudeste é de 1,2 quilos, cada pessoa contribui, por ano, com a produção de praticamente meia tonelada de porcaria e com aproximadamente R$35 para o cofre das empresas do lixo. Esse compromisso compulsório da população com as empresas obviamente não é recíproco, já que os serviços são notória e nacionalmente reconhecidos como de péssima qualidade, encabeçando as listas de reclamações dos cidadãos junto às prefeituras.

Para as empresas, principais inimigas da coleta seletiva, da reciclagem, das associações de catadores ou de qualquer outra iniciativa que diminua o peso de resíduo coletado, quanto mais lixo melhor.

Do outro lado do Atlântico, Samba sonhou o que todo mundo já sabia: lixo é dinheiro. A esperteza de seu projeto foi transformar lixo não em resíduo comercializável ou em utensílios exóticos para a butique global, mas em cédulas reais de uma moeda tão fictícia quanto todas as outras.

Deste lado do oceano, continuamos pagando para descartar potências civilizatórias, matérias primas, nutrientes e energia com a mesma naturalidade com que as cooperativas de catadores são desmanchadas, as concessões se tornam hereditárias e o imediatismo contábil que prefere trocar lixo bruto, misturado e contaminado por dinheiro limpo impera. Afinal, ser um empresário do lixo hoje no Brasil é tão lucrativo quanto ser um latifundiário. Sinal dos tempos, tempos de sujeira.

24

MANUELZÃO, RIO DAS VELHAS

Apolo Heringer

Médico, professor na UFMG, idealizador e coordenador do projeto Manuelzão.
www.manuelzao.ufmg.br

↓ Aécio Neves, Apolo Heringer e moradores de Santo Hipólito nadam no Rio das Velhas. A meta 2010 foi deslocada cerca de 300 quilômetros adiante. Fotografia: Acervo Projeto Manuelzão.

ASSISTA NO SITE

Em 1952, Guimarães Rosa viajou pelo sertão com um caderno onde anotava tudo que via: nome de bicho, planta, riacho, raça de gado, canções populares. Nessa expedição ele conheceu o vaqueiro Manuel Nardi, o Manuelzão, que o inspirou a escrever o livro *Estória de Amor.*

A *estória* se passa na "Samarra que não era nem fazenda era só um reposto, um curral de gado, pobre e novo ali entre o Rio e as Serras-dos-Gerais". E gira em torno de uma festa de inauguração de uma igreja que Manuelzão fez construir a pedido da falecida mãe. O evento atraiu muita gente dos arredores, e até o padre viajou algumas léguas para satisfazer o desejo do Manuelzão de fazer a missa na nova capela onde enterrara sua mãe. Mas, na noite anterior à festa, ocorreu um evento inusitado, coisa profética: "o riacho que abastecia a casa secou". E aí: "cada um sentiu no coração o estalo do silenciosinho que ele fez, a pontuda falta da toada, do barulinho [...] o riacho soluço se estancara, sem resto e talvez para sempre. Secara-se a lagrimal, sua boquinha serrana, era como se um menino sozinho tivesse morrido."

Manuelzão nasceu no distrito de Saúde, hoje Dom Silvério, na Zona da Mata Mineira, e só conheceu o sertão e as veredas mais tarde, quando o destino o encaminhou ao grande sertão e às águas do São Francisco, com seus peixes, pessoas e histórias. Foi por acidente de percurso. Em desespero existencial, após romper um noivado com uma prima, subitamente tomou o rumo de São Paulo aos 28 anos, quando, no caminho, já em Carandaí, conheceu o fazendeiro de Pirapora José Drummond Figueiredo, apelidado de *Boca Preta* por causa de uma mancha escura no rosto. O criador e comerciante de gado e tropas, homem rico e trabalhador, convenceu Manuelzão a ajudá-lo a levar as mercadorias até Pirapora, via Cordisburgo, onde embarcariam os animais num trem até o destino. Manuel Nardi encontrou o que queria na vida e deixou de lado a ideia de ir para São Paulo.

Após a morte do *Boca Preta*, Manuel Nardi foi trabalhar com Chico Moreira, fazendeiro primo de Guimarães Rosa, que tinha uma fazenda na barra do Rio de Janeiro, em Andrequicé, encostada no São Francisco. O riozinho de nada engrossava em janeiro quando a cheia do Velho Chico o barrava com força e o fazia tomar respeito e nome de rio.

Inteligente, astuto e forte, Manuelzão criou uma lenda em torno de si. Entusiasmou João Rosa e entrou na literatura mundial. Manuelzão e Guimarães Rosa lembram o sertão preservado em sua natureza e em sua cultura colonial. Evocam um mundo que foi se alterando com a chegada da tecnologia, da poluição e do eucalipto, exterminando veredas e histórias. Manuelzão dizia que tinha sorte com rosa: sua mãe era Rosa Amélia e João Rosa, como se referia ao escritor, foi quem o projetou. Ele se encantava com a própria capacidade de atrair as pessoas – "parece que tenho um imã", dizia. Brincalhão, falava que gostava das novas, que lhe alisavam as barbas, mas que não desgostava das velhas, pois sem as velhas não haveria as novas! Considerava João um chato a lhe incomodar com perguntas o tempo

todo, sobre nome de passarinhos, plantas e riachos, que anotava num caderninho, pedindo para contar histórias e atrasando a viagem. Nunca imaginara que aquele João Rosa, primo do dono da fazenda a quem servira como vaqueiro, ficaria tão famoso após a morte súbita. Com a morte do escritor, rapidamente jornalistas começaram a chegar ao sertão para conhecer Manuelzão e os outros vaqueiros.

Manuelzão amou o sertão e não aceitava a destruição dos seus ecossistemas. Na bacia do rio das Velhas, além dos municípios de Buenópolis, Corinto e Cordisburgo, onde fixou morada, transitou por toda parte, de Goiás até a Bahia, várias vezes indo e vindo no lombo de burro. Por isso, atribuía à capital de Minas Gerais a razão de tanta poluição das águas do mais importante afluente do São Francisco.

Em 1932 cruzara o rio das Velhas em Belo Horizonte e guardava dele uma imagem muito positiva. Quando Manuelzão voltou ali em 1995, já tinha quase 90 anos. Tínhamos nos encontrado pela primeira vez naquele ano, em Andrequicé, onde ele vivia. Do conhecimento à amizade e ao engajamento no movimento pelo rio foi um passo, um sonho de fecunda realidade. Ele se assustou quando viu o que havia se tornado o rio das Velhas nas imediações da capital, onde o mau cheiro exalava e os peixes boiavam mortos, deformados, cheios de doenças.

Alguns anos antes, uma experiência semelhante me fez vislumbrar o que viria a se tornar o Projeto Manuelzão. Em 1988, eu supervisionava os estagiários de medicina no Internato Rural em Presidente Juscelino, onde passa o rio Paraúna. Ali o Paraúna recebe o rio Cipó – um rio caudaloso, longo e muito bonito com suas margens plenas de vegetação e pedras. O proprietário da pousada onde estávamos me convidou para pescar no Cipó. Passamos a noite entre as águas e a beira do rio, no meio do mato. Eles pescavam com arpão e iluminavam a água com um farol de caminhão adaptado a uma bateria e ao pequeno barco empurrado por uma vara. Naquela noite, tive uma visão (não uma visão mística, mas física mesmo). A luz iluminava o rio e permitia ver, em meio à água cristalina, uma quantidade enorme de peixes grandes, pequenos, de todas as cores e espécies. Tenho aquela imagem até hoje em minha mente: a vida, a mata ciliar, a água limpa, um ecossistema saudável, rico e plural.

No dia seguinte, voltando para Belo Horizonte, cruzamos uma ponte sobre o rio das Velhas em Lagoa Santa. Havia ali uma água cinza escuro, sem brilho, repleta de corpos de peixes boiando, garrafas de plástico e mau cheiro. Aquele contraste entre os dois rios foi muito forte. O rio Cipó, que eu vivenciara na noite anterior, desemboca no rio das Velhas 300 quilômetros adiante, perto de Santo Hipólito. Ali, já a menos de 50 quilômetros da minha casa em Belo Horizonte, o rio das Velhas era um ecossistema terminal e pútrido, fruto de todo o esgoto e lixo que a capital do estado jogava diariamente em suas águas.

Estávamos no ano de fundação do SUS e eu participava das discussões sobre a saúde pública no Brasil. Eu defendia a medicina preventiva, a saúde coletiva e ecossistêmica. A analogia com o ecossistema fluvial foi imediata. O sistema implantado no Brasil propõe tratar a saúde humana em postos médicos e hospitais. A pessoa se recupera e retorna para o mesmo ecossistema: drogas, violência, má alimentação, poluição, transporte difícil, barulho em excesso, falta de saneamento e de espaço para uma vida mais saudável. No rio das Velhas os peixes apresentavam doenças como câncer, apodrecimento de nadadeiras, desordens na bexiga natatória, olhos salientes, putrefação na boca, infecção bacteriana, tuberculose, tumores, envenenamento. Faria sentido criar postos de medicina e hospitais para peixes ao longo do rio das Velhas? Seria razoável recuperar os peixes com cirurgias e tratamentos custosos e então devolvê-los ao ecossistema terminal que era o rio?

Essa visão do rio, a partir da escala micro, veio se somar à fotografia do planeta Terra tirada pelos astronautas, que marcou minha geração junto da canção "Terra", de Caetano Veloso. Visto do alto, o mapa é outro. Não há divisões em países, estados ou municípios. O território se organiza em torno da água. São as bacias e sub-bacias que traçam as linhas de articulação dos continentes, por assim dizer. A água – que, devido às suas propriedades específicas, é um solvente universal, único mineral movente e abundante, cujos ciclos produzem as chuvas e a lavagem do espaço – pode ser a delimitadora do espaço geográfico. A qualidade da água revela a mentalidade da ocupação humana: *o espelho d'água mostra a nossa cara.* É preciso entender que o ecossistema da bacia do rio das Velhas, como de qualquer outra, inclui o ser humano, a cultura, a economia, a política.

Nessa época eu acabara de deixar o PT, partido que ajudei a fundar. Sair do PT foi um sofrimento enorme, a perda de um ente querido, mas significava libertar minha mente, ir além da luta de classes e do viciado sistema de controle do poder. Foi nesse contexto, junto do entendimento da saúde como ecossistema, da água como elemento metodológico e de ruptura com o marxismo, que surgiu o projeto Manuelzão, cuja principal meta era a volta do peixe ao rio das Velhas. Quando apresentamos em 1990 o projeto na pró-reitoria de extensão da Universidade Federal de Minas Gerais, houve quem achasse graça: como poderia um projeto da Escola de Medicina trabalhar saúde com a proposta da volta do peixe ao rio?

Um parêntese. Há quem diga que o mundo tem problemas e a universidade, departamentos. Durante esses anos, o Projeto Manuelzão sentiu na pele a dificuldade da universidade brasileira de mudar sua rotina departamental e disciplinar para uma postura contemporânea que permita a organização de Núcleos Transdisciplinares. A transdisciplinaridade é negada na prática e afirmada no *marketing.* Não foram poucas as vezes em que deixamos de obter recursos, espaço físico, amparo e apoio

institucional pela dificuldade de encaixar o projeto em alguma das disciplinas que ele abrangia: sociologia, política, comunicação, biologia, meio ambiente, urbanismo, medicina.

Em 1990, o projeto apresentado na UFMG se chamava "Projeto Rio das Velhas". Mas só conseguimos reunir e articular os esforços para iniciar a sua operação em 1997. Nesse meio tempo, o contato com Manuel Nardi em torno de suas estórias foi rico e muito inspirador. Como homenagem, o projeto passou a se chamar "Manuelzão".

Lênin dizia que um jornal é um organizador coletivo. O Jornal Manuelzão foi uma das primeiras ações realizadas, já no ano de 1997. Tinha como público, além dos próprios pesquisadores e professores, as organizações e lideranças da sociedade civil, instâncias governamentais, a classe política, empresários e fazendeiros, parceiros e a própria mídia. Tínhamos dificuldade em fazer o jornal chegar ao público comum, até que resolvemos distribuí-lo numa rede de farmácias tradicional. Uma vez que as farmácias comercializam remédios, percebemos que o Jornal Manuelzão deveria ser entendido como um remédio a ser distribuído gratuitamente. De 1997 a 2012, foram impressas 66 edições do jornal, sendo que a maior parte está disponibilizada no *site* do projeto.

O próximo passo era conhecer mais o rio como um ecossistema completo. Não só medir a quantidade de peixes e a qualidade da água, mas também o contexto social e urbano que o circunda. Em 2003 organizamos a primeira expedição pelo rio das Velhas por canoeiros. Ela refazia a trilha, 136 anos depois, da expedição realizada pelo naturalista inglês Richard Burton, de Sabará até o Oceano Atlântico. O inglês partiu de Sabará em 07 de agosto de 1867 e a expedição do Projeto Manuelzão partiu da nascente em Ouro Preto no dia 13 de setembro de 2003. Havia um roteiro bem definido a partir da leitura do livro de Burton, que foi seguidamente aperfeiçoado ao longo de reuniões e treinamentos no rio. Paulatinamente, os navegantes assumiram o controle técnico e operacional da descida.

A observação comparativa entre dois períodos históricos distantes que a expedição se propôs a realizar buscava mapear o que foi alterado e o que permanecia. Era preciso mostrar concretamente às pessoas que aquela situação em que o rio se encontrava não fora sempre assim. E, por isso, era possível mudá-la. Criamos fóruns de debates com as populações locais a fim de conhecer suas percepções relativas ao rio. Nesse contexto, apresentamos de forma ilustrada as condições que o rio já teve num passado longínquo e os fatores que o deterioram no passado recente e no presente. Apontamos ainda caminhos que poderiam levar à sua recuperação.

A percepção da degradação do rio era – e é – algo muito palpável. Nas entrevistas aos ribeirinhos e moradores das redondezas, apareceram relatos dramáticos em muitos sentidos. Vários deles foram publicados no Jornal Manuelzão. A expedição foi também um importante momento midiático. Pelo chamariz de que três pessoas iriam refazer o trajeto de Richard Burton de caiaque, conseguimos uma grande cobertura em diversos jornais, rádios e TVs do estado e dos municípios da bacia hidrográfica. O clipping da expedição, que durou um mês, tem mais de 40 pastas com reproduções de reportagens.

Em janeiro de 2004, procurei Aécio Neves, então governador do Estado de Minas Gerais, e expus a ele a proposta de revitalizar o rio. Mais tarde, levando nas mãos um calção de banho como presente, o convidei para nadarmos no rio das Velhas na região metropolitana de Belo Horizonte. O convite era uma espécie de desafio e de meta a ser assumida conjuntamente. Criou-se então a Meta 2010, que a Secretaria de Meio Ambiente do Estado assumiu. O fato de o governador ter se comprometido com a Meta fez com que ela saísse do papel, embora, para atingi-la, o comprometimento e investimento por parte do governo pudessem ter sido maiores.

O ano de 2010 chegou e a Meta foi deslocada para alguns quilômetros adiante. Fomos nadar em Santo Hipólito, perto de onde o rio das Velhas encontra o rio Cipó. Os partidários do governo comemoraram o evento como cumprimento da Meta – que é uma meia verdade. Pessoalmente, considero o resultado razoável do ponto de vista ambiental (há demonstração científica e descrição de ribeirinhos de que os peixes subiram mais de 400 quilômetros) e excelente no sentido da mudança de mentalidade. Na década de 1990, a expectativa era de que o rio das Velhas se tornaria um ecossistema morto e que a volta dos peixes era inviável. Ter conseguido reverter essa expectativa é, a meu ver, um dos maiores méritos do Projeto Manuelzão.

Diante da situação, lançamos junto com o governo do Estado a meta de nadar na região metropolitana em 2014. Se conseguirmos, será um grande resultado, mas é necessário mais empenho do que tem tido a atual Secretaria de Meio Ambiente. E o Projeto Manuelzão? A meu ver, precisa se aprofundar, ser refundado e revisto, além de expandir para dentro e para fora, para cima e para baixo. O rio das Velhas deu a ele régua e compasso, e o aprendizado dá responsabilidade para expandir as ações no Brasil, em outros países e continentes.

O Projeto tem a cara do Manuelzão, que tem a cara de Dom Quixote; e ambos têm a cara de Miguel de Cervantes e João Guimarães Rosa, que nasceram e viveram tentando conhecer e interpretar a alma humana. Sem essa marca não existe o Projeto Manuelzão, que busca no espelho d'água do rio das Velhas o reflexo da alma da sociedade no processo de transformação. Há ciclos, há rupturas, há trancos e barrancos. Não há caminho pavimentado, a história não se repete a não ser como farsa.

TRAMAS, RIO SÃO FRANCISCO

Luciana Souza Bragança

Arquiteta e urbanista. Texto desenvolvido a partir da experiência de projeto do Parque Linear do São Francisco em Januária, Minas Gerais. .

Rio da integração nacional, o São Francisco tem esse título por ter sido o caminho de ligação do Sudeste e do Centro-Oeste com o Nordeste. Mas o *status* não honra mais o título. Desde as suas nascentes na Serra da Canastra, em Minas Gerais, até a sua foz, na divisa de Sergipe com Alagoas, ele percorre 2.700 km de relações socioespaciais conflitantes e excludentes.

O pensamento progressista hegemônico, cuja ideia de modernidade e progresso passa necessariamente pelas grandes vias asfaltadas, condenou à obsolescência o transporte que não o rodoviário no Brasil desde a Era Vargas. A navegação foi relegada ao segundo plano ou quiçá a plano algum... Além disso, o desmatamento para as monoculturas e para as carvoarias, a irrigação de grandes plantações que consomem água demais, as barragens e hidrelétricas que expulsam comunidades inteiras e impedem os ciclos naturais do rio São Francisco tornaram a navegação uma possibilidade rara. Os navegantes de hoje são aqueles que tiram seu sustento do rio, como pescadores artesanais ou aventureiros em busca de diversão ou conhecimento.

O caminho do rio está assoreado em razão da contínua exploração e dos maus-tratos. A decadência do rio como meio de transporte – principalmente de mercadorias, mas também de pessoas – fez com que os pontos modais, cidades que perderam sua urdidura histórica, tivessem que remodelar a própria tessitura. Remanescentes de um fluxo que não se articula mais, essas cidades estão agora fora da cadeia de produção e da relevância nacional outrora ocupada. O rio da integração nacional está desintegrado.

As transformações naturais alteraram também a microeconomia de subsistência baseada no rio. Os peixes começaram a rarear. Os solos não eram mais fertilizados pelas cheias, que mais pareciam descargas de lixo. Tais transformações expulsaram e fizeram migrar os vazanteiros e pescadores, pois a pesca e a agricultura nas várzeas foram ficando difíceis.

Januária foi um importante porto articulador de fluxo do médio São Francisco. As cheias e vazantes sustentavam os que dela dependiam. A organização espacial se modifica na medida em que o contexto e a organização econômica são alterados. A ocupação da cidade cresce hoje "de costas" para o rio. Os ricos estão no alto. As margens do rio são destinadas às favelas e às construções históricas. Esse mesmo abandono faz com que partes desse espaço permaneçam intactas em sua imponência decadente. Embora tenham sido marcadas pela vida, ainda ocupam seu lugar. É peculiar a mescla de urdiduras espaciais que se configuram no tecido urbano histórico.

Por um lado, a decadência do porto e o fim da grande circulação de dinheiro preservaram as construções coloniais e ecléticas do período de apogeu. As construções pouco se modificaram. Um ar de decadência permeia o centro com seus frontões de desenhos inventivos e sua horizontalidade. Os paralelepípedos de pedra, polidos ao longo do tempo pelo desgaste, completam essa ambiência delicada que permanece cheia de novos habitantes. Apenas a sede dos prédios públicos ainda está no centro, na praça principal.

Januária é uma cidade que está fora, que ocupa agora a periferia do fluxo. Não é mais peça fundamental ou utilizável, não tem mais sua função nas engrenagens produtivas: é descarte. A sua urdidura histórica encheu-se assim de permanência. O que se configura novo é a tecedura do habitar. A economia formal se deslocou para uma outra urdidura, ocupa o que antes seria o rio e o fluxo: as margens da rodovia que liga Januária a Montes Claros. Ali está hoje um ponto nodal do transporte e da economia da região.

Januária é agora uma cidade que se concentra num cotidiano singelo de ocupações despretensiosas, mas, nem por isso, menos representativas da cultura no médio São Francisco. O rio transformou-se e com ele toda a cidade. Tece-se assim um cotidiano e uma economia do possível, que, baseada no rio como sempre foi, ganha contornos singulares. Historicamente, o sustento de Januária vem do rio, e dessa maneira continua sendo até hoje. Não mais do seu apogeu no contexto da economia nacional, mas de sua decadência e degradação provocadas por esse apogeu gozado e construído dentro do ideário da exploração predatória.

Mesmo no contexto das discussões sobre o rio São Francisco, sobre a transposição e a revitalização, a projeção nacional não

existe mais. Os micro-contextos são os reais e presentes, a integração é familiar e mínima. O tecer torna-se então uma estratégia de inserção no lugar das trocas. Tecer em uma urdidura restrita, micro-localizada, pontual. Tecedura do possível dentro do descarte e da cidade descartada. Esse tecer se dá a partir das fibras que são facilmente conseguidas, oriundas do lixo jogado à beira do rio. O descarte se torna o meio viável de contextualização, de teceduras – pequenas, porém realizáveis –, com urdidura terminante, palpável, genuína.

Dona Nair cata religiosamente o lixo do rio. Os meses de maio a julho, quando o rio está mais seco e há praia em Januária, são os de farta colheita. A matéria-prima é a mais improvável: cordões de *nylon*, pacotes de salgadinho, sacolas plásticas, embalagens de arroz ou açúcar. Com esses materiais, Dona Nair tece esteiras plásticas que, vendidas na praia e no mercado, garantem o dinheiro extra para a sua família e a insere na nova urdidura das trocas possíveis do mercado de Januária. O processo de produção é simples, realizado de forma responsável e atenta.

Ela assume seu ofício manual sozinha ou auxiliada pela família. Hoje em dia ela conta, vez ou outra, com aprendizes. Afastada da divisão do trabalho, importante na produção capitalista, Dona Nair está presente em todo o processo e faz questão de cuidar dos menores detalhes. Constrói, assim, sua tecedura sobre uma urdidura técnica criada e aperfeiçoada por ela mesma a partir de sua herança familiar de origem na cestaria e do material que lhe estava ao alcance. Para além da artesã que trabalha com matéria-prima natural, comum no médio São Francisco, Dona Nair trabalha com o descarte e constrói seu produto colorido e brilhante avançando sobre as novas possibilidades que se anunciam no seu contexto cotidiano.

Todo o material é levado para casa e distribuído no seu pátio de terra batida. Lá Dona Nair separa os plásticos por cores e texturas. Limpa com extremo cuidado e atenção a matéria-prima, antes de iniciar a feitura. Começa por enrolar as embalagens e juntá-las em fios compridos. Faz o mesmo com os plásticos transparentes e com os opacos. Depois ela define o padrão a ser seguido pela esteira, escolhe um "fio" e vai trançando-o na urdidura de cordas de *nylon* ou de barbante, dependendo da intenção. Fio após fio as esteiras vão se materializando.

Os padrões das teceduras são variados e cobrem o Mercado Municipal de Januária com as "esteiras que não apodrecem e que duram para sempre", como anuncia o entusiasmado vendedor. No mercado, que ocupa um antigo galpão de armazenagem de mercadorias no centro da cidade de Januária, Dona Nair já fez fregueses e aprendizes. As esteiras – vendidas nas várias barracas que comercializam desde comida a roupas, passando por peças do artesanato local e utensílios domésticos – cobrem balcões, enfeitam mesas, fazem as vezes de divisórias e acabam sendo parte da construção da espacialidade do mercado. Ultimamente os comerciantes têm separado e coletado material descartado para a produção das esteiras.

INTERESSE PÚBLICO, PREÇO CAMARADA

LOJA.PISEAGRAMA.ORG

RESÍDUOS E RESQUÍCIOS, RIO AMAZONAS

Bruno Walter Caporrino

Antropólogo de formação e indigenista por profissão (de fé) junto ao povo indígena Wajãpi, no Amapá.
www.beagle40.blogspot.com
www.hileiamundi.blogspot.com

Sobre as águas, simplesmente. Nunca contra as águas, e nem mesmo a favor delas, porque com elas, nelas . É assim que se constroem as vilas e comunidades que se espraiam pelas restingas, furos, voltas, paranás, lagos e rios da bacia Amazônica: sobre as águas, em função das águas, a ponto de ser possível dizer que a vida das populações ribeirinhas se define conscientemente em relação à água que contamina, liga e afeta tudo na Amazônia.

Muitos pensam, até hoje, que o universo amazônida é pautado pela escassez, enquadrando as imagens das casas ribeirinhas, seus jiraus e pontes em uma moldura simbólica que cai por terra (ou melhor, vai por água abaixo) quando confrontada com a realidade múltipla do jeito de se viver nesta região.

A história da ocupação da Amazônia está prenhe de provas de que o modelo urbano derivado dos feudos europeus e dos seus modos de produção – pautados pela sedentarização, centralização e domesticação de uma natureza entendida como matéria inerte – é apenas um modelo. Essa história mostra também que os retirantes nordestinos que deixaram a seca para sobreviver num universo pautado pela água são os mais hábeis artífices da adaptabilidade dialética.

A ruptura ocidental entre Natureza e Cultura, esse par cartesiano que é o mito fundador de nossa cosmologia, faz pouco sentido na mente dos valentes exilados pela seca, que, obrigados a conviver com tantos Outros (pessoas tão diversas, bichos que são gente, ou seja, animais que são animados e, portanto, agentes), aprenderam com os indígenas a entendê-los sob uma relação pautada pela ideia de que todo ser vivo é dotado

↙ Área de ressaca e canais de Macapá. Bruno Walter Caporrino, 2012.

de alma (animado) e que a alma é exatamente a capacidade de entender, apreender, perceber e interagir.

Essa capacidade se revela de forma concreta no modo como as pessoas constroem suas casas, produzem sua comida, plantam suas roças, extraem seu açaí, cobrem suas casas com palha de ovi ou buçu. Assim, a vida ribeirinha não é uma vida "à margem", isto é, ela não está à margem do "progresso" e da "civilização". Essa vida não é nem uma luta árdua contra a natureza, nem uma ode bucólica a ela, uma vez que tudo é cultura na vida ameríndia, cabocla e amazônida.

O caso das áreas de ressaca na cidade de Macapá é uma metáfora concreta de como o encontro entre cosmologias – e, portanto, modos de produção da vida – é o real mote da história humana da Amazônia. Diante da diversidade dos jeitos de se ocupar o espaço, produzir e descartar a vida, é possível demonstrar que não há um modo universal de se viver, principalmente se pensarmos em adaptação e não em evolução.

Trazendo consigo a relação com o rio e com o universo amazônico, os ribeirinhos e caboclos que foram atraídos para Macapá a partir da década de 1950 passaram a habitar os rios, lagos e áreas alagáveis conhecidas como ressacas e, então, construíram casas sobre jiraus (palafitas). Porém, a vida às voltas com uma cidade pensada de acordo com os valores urbanos ocidentais exigiu que a população adaptasse o seu modo de vida tradicional – e o resultado é uma incrível interação entre modalidades de relação aparentemente opostas.

As áreas do território de Macapá regidas pelas marés do Amazonas são áreas baixas, por onde o rio adentra a cidade, como numa metáfora sorrateira do modo como a Amazônia sempre ri da tendência ocidental de dominar e domesticar o que seria a Natureza. Aos caboclos coube, portanto, a astúcia de adaptar a maneira de lidar com o espaço e, assim, edificaram, em madeira, vilas ribeirinhas sobre jiraus. Nessas vilas, o rio e o córrego são a rua, as palafitas se estendem ligando casas e formando praças sem qualquer planejamento que não o individual, num exercício pleno de cidadania que consiste em deixar que a cidade se faça através do engenho dos próprios cidadãos.

Em áreas como Congós, grandes extensões do Aturiá, do Igarapé das Pedrinhas e do Canal do Jandiá, populações ribeirinhas transpõem para o âmbito urbano um jeito ímpar de entender o espaço, o tempo, a vida e seu fabrico. Dessa maneira, construíram verdadeiras *polis*, onde interagem, de forma dialógica, homens e rio, com suas marés e vontades. Repletas de "pontes", essas áreas são ocupadas por casas ribeirinhas ligadas e muitas vezes assistidas por um igarapé, canal ou baixio alagável (a ressaca) que permite a substituição dos carros e motos pelos barcos e canoas.

Todavia, há quem pense que as áreas de ressaca são um problema, como é o caso do Estado, esse leviatã estatístico e homogeneizante. No entanto, as comunidades das ressacas constituem um desafio por representarem justamente uma provocativa solução. Longe de serem invasões, como se alega, são práticas espaciais invadidas a todo momento pelo modelo urbanístico pautado pela expansão desenfreada, que é orquestrada pela "mão invisível" de concreto e de alvenaria e pela ignorância das necessidades e potencialidades do meio. Cercadas pela especulação imobiliária e por projetos que ignoram completamente outros modos de vida e formas de organização social, as comunidades habitantes das ressacas provam que é possível conviver com o rio em constante diálogo e interação.

Rodeadas por avenidas barulhentas e assoladas pelos problemas da aglomeração urbana para os quais ainda não se conseguiu encontrar soluções, essas comunidades são classificadas pelo Estado como problema ambiental, legal e social. Ao preconceito dos moradores de Macapá, que enxergam as comunidades de ressacas como atrasadas e primitivas, assomam-se a ausência de iniciativas públicas e a grave falta de autoestima dos moradores. Por conta disso, o modelo de apropriação do espaço coletivo das comunidades ribeirinhas, pautado pela interação com o meio, é gradativamente isolado e minado.

A relação com o que deve ser descartado ou que não se deseja mais, típica das sociedades ameríndias, passa de solução a problema: nas comunidades indígenas tradicionais, tudo o que se produzia vinha exclusivamente do extraído ou dado pelo meio. Lembremos os artefatos produzidos pelos membros dessa sociedade: a vida é produzida para si mesma, sem intermediários como o dinheiro ou o patrão, num compartilhamento de saberes e técnicas. Todos sabem fazer tudo o que precisam. Os produtos extraídos do meio, tais como peneiras, abanos, cestos, casas e barcos, eram facilmente deglutidos pelo próprio meio, pois era só jogá-los ao rio quando não fossem mais utilizados.

Tendo em vista esse costume de descartar no rio os produtos inutilizados, é normal

→ **Esse rio é minha rua**, Macapá, Bruno Walter Caporrino, 2012.

visitar comunidades ribeirinhas e ver as pessoas eliminando toda sorte de coisas de suas casas e embarcações assim que a maré sobe. Nas comunidades de Afuá e de Gurupá, no Bailique, é comum encontrar praias onde o rio acumula artefatos, como matapis (estrutura de palha trançada em formato cilíndrico para aprisionar camarões), esteiras, cestos e tábuas serradas. As crianças se divertem nesses ambientes num exercício arqueológico: gritam "Olha! A panela da Velha Pobre!" e apontam para uma cuia quebrada que faz referência à Serra da Velha Pobre, próxima a Almeirim. Sobre a Velha Pobre é costume dizer que errava pelas vilas catando artefatos para recriá-los.

Não é de lixo que se trata, mas de objetos descartados que, por deixarem de ter uso para os homens, perdem seu encantamento e tornam a ser palha, fibra, madeira. O hábito de deitar resíduos orgânicos ao rio tem origem nessa mesma modalidade de relação e atrai os peixes para perto do jirau. A compreensão de Lavoisier realiza-se ali como em nenhum outro contexto: nada se perde, tudo se recria.

Entretanto, as pessoas estão distantes do gesto simples que devolvia o material confeccionado com a matéria do próprio meio. Em razão da presença dos produtos manufaturados, cada vez mais introduzidos na vida ribeirinha, agora, elas se veem obrigadas a acumular dentro de casa o material que antes era só descartar. "Fazer o quê, não é? Essas coisas são todas duras. Duram muito mais, mesmo quebradas. A gente joga do catrario, do navio, do iate, porque a gente não tem condições de levar a bordo. Veja o senhor: esses cestos todos que usamos para carregar o caroço do açaí... Eles se acabando, vão tudo para dentro do rio, mas é palha, se acaba na hora. O povo tem que aprender ainda a usar essas coisas de plástico, essa lixarada toda aí de cidade", diz seu Inácio, que vem semanalmente a Macapá, a bordo de sua lancha, vender o açaí que retira da comunidade, no rumo da baía de Afuá. No caso, seu Inácio se refere ao azafamado porto do Igarapé das Mulheres, onde encostam embarcações de pequeno e médio porte que ligam a metrópole às vilas e onde o choque de modelos se revela no acúmulo de lixo no leito do pequenino estuário.

Quando objetos diferentes, que materializam diferentes modos de produção da vida, encontram-se com o comércio do tempo e do espaço, o lixo passa a ser um dos problemas imediatos postulados pelo processo de acumulação de pessoas nas áreas de ressaca e entorno dos baixios e igarapés.

Por iniciativa das próprias comunidades para coleta e tratamento de seus resíduos sem apoio algum do Estado, muitos se organizam em mutirões semanais, detectando e vedando com telas e grades os canais por onde o lixo entra mais. "Aqui no Jesus de Nazaré, a gente se organiza sem se reunir. Sozinhas, as pessoas sabem que têm que levar o lixo lá para a rua de acesso à ponte. É muito comum os vizinhos juntarem o lixo aos domingos, ouvindo música e assando um peixe... É uma questão de educação, não precisa reunir. Cada qual sabe do seu fazer. Mas o lixo que fica aqui não é a gente que joga não. Por isso eu falo: ele vem todo com o vento, no verão, e com as enxurradas, no inverno", diz dona Nazaré, moradora da área desde que começou a ser ocupada, há mais de 40 anos. O seu depoimento foi colhido num ensolarado domingo em que, recolhendo as garrafas PET e as sacolas plásticas que flutuavam defronte e debaixo de sua casa, ela e a vizinha abateram uma moreia cuja gordura usariam para fazer pomadas.

"Aqui no Perpétuo Socorro a gente se criou desde menina. Meu pai pescava e meu avô era carpinteiro naval. Tudo aqui era bairro de pescador. Não era essa sujeirada toda não. Antes, tinha mato e aparecia até cobra dentro de casa. Tem o caso do Anísio, que dormiu no jirau e acordou abraçado com uma sucuriju. As pessoas ouviram-no murmurar palavras de amor e foram espiar, de gaiatice, porque ele era viúvo há muitos anos. O susto foi grande quando viram a bicha toda enrolada nele. Tinha bicho, tinha tudo, só não tinha era sujeira. Meu avô criou tracajá e jacaré na porta de casa até bem pouco tempo antes de morrer. Não tinha prefeitura, mas cada um cuidava do seu pedaço. Hoje isso aqui inchou, tem um em cima do outro, é barulho, briga e lixo. Antes não era assim não", enfatiza dona Nita, simpática moradora do Perpétuo Socorro que prega o Evangelho todos os domingos na penitenciária estadual e faz parto nas comunidades do entorno de Macapá.

Vemos assim que grande parte do lixo que flutua nas áreas de ressaca vem das ruas, galerias fluviais e lixeiras da cidade seca que as envolve. O vento e as chuvas arrastam para os canais e igarapés o lixo que vem do asfalto. Por isso, o lixo acaba sendo um problema tanto ambiental quanto social, uma vez que as comunidades são obrigadas a conviver com os detritos sob suas casas. Para além das doenças e do desconforto provocados pelo acúmulo do lixo, as comunidades que criam tracajás e peixes no quintal de casa sofrem com o preconceito justamente daqueles que sujam suas áreas e os taxam de marginais.

"Teve um monte de estudante de uma faculdade que veio aqui querendo ensinar a gente a cuidar do lixo. Você tinha que ver as meninas de salto alto prendendo nas pontes, falando que a gente suja tudo, que querem nos ajudar a recuperar os impactos ambientais de morar aqui. A gente não é bicho não, isso aqui não é zoológico: a gente cuida do lixo. O asfalto é que não cuida do dele, e a gente que paga o pato", diz seu Walmir, carpinteiro naval em Santana.

Talvez seja possível dizer que o lixo é o jeito como produzimos a vida nas modernas sociedades urbanas, pois ele não é outra coisa a não ser o que nós mesmos esforçamos para fabricar com empenho, engenho e técnica e depois descartamos. Desenvolvimento deveria consistir justamente em produzir a vida, e não o lixo. Nesse sentido, seria descartado aquilo que pudesse ser transformado sem se perder e reutilizado aquilo que nós produzimos e o meio não consegue absorver.

Sob essa ótica, não haverá dúvidas de que o jeito ribeirinho, indígena e caboclo de produzir a vida e de descartar produtos é mais eficiente e inteligente. Mas os produtos inorgânicos não serão abandonados: será necessário, então, fortalecer a organização local das pessoas, valorizar as práticas que já existem e, sobretudo, modificar radicalmente os paradigmas atuais que regem a produção das coisas, das cidades e do imaginário coletivo.

ANTE: FOTO
3
APUSERVICE
ITOS LTDA
TOS: 242-7188/242-0668
OS PORTOS DO AMAPÁ 281-5323
ACIA FLUVIAL DE SANTARÉM
AVEGAÇÃO-0800-280-7200
Semana das Águas
para todos
Esse rio é minha rua...
Preserve o Rio Amazonas

O GESTO EXTRAVAGANTE

William McDonough e Michael Braungart

TetraPak
Origem: praias, ruas da cidade e embarcações
Comportamento: causa efeito abrasivo nos organismos do fundo do mar e recifes
Tempo de vida: 25 a 50 anos

Autores de **Cradle to Cradle: remaking the way we make things**. Nova York: North Point Press, 2002.
www.braungart.com
www.mcdonough.com

A natureza é, sobretudo, extravagante. Quatro bilhões de anos de design natural, forjado no berço da evolução, produziram uma profusão de formas pelas quais mal podemos compreender o vigor e a diversidade da vida na Terra. As formigas evoluíram em cerca de 10.000 espécies, centenas das quais podem ser encontradas na copa de uma única árvore da Amazônia. As árvores frutíferas produzem milhares de flores para que outra árvore possa existir. As aves, também, parecem ter um gosto pelo extravagante: quem diria que a plumagem do pato carolino não é extravagante?

Na maior parte da nossa história, a resposta humana à vida na Terra expressou a mesma diversidade. Com a capacidade única de imaginar e criar, desenvolvemos nossos próprios gestos extravagantes. Construímos não meros abrigos, mas respostas singulares e belas ao problema, tais como a tenda beduína ou o templo japonês; não meras proteções contra as intempéries, mas roupas especiais para rituais e celebrações. Comunicamo-nos e somos movidos não apenas por fins utilitários: buscamos drama e poesia, a dança balinesa e o verso de Shakespeare, criações humanas atiçando o fogo.

Uma era de limites?

Nossa época é percebida como a era dos limites. Sabemos que a taxa de consumo dos recursos naturais pelos países desenvolvidos está prejudicando os ecossistemas da Terra e empobrecendo o Terceiro Mundo. Entretanto, enquanto alguns empresários ainda usam a força bruta para obter lucros em curto prazo, outros têm percebido que um sistema que usa e desperdiça não é sustentável em longo prazo. Planejam a redução do consumo de recursos e o uso de energia. Esforçam-se por "produzir mais com menos", "minimizar o desperdício" e liberar menos tóxicos no ar, na água e no solo. Essas reformas, conhecidas como ecoeficiência, são uma tentativa admirável para encarar o conflito da indústria com a natureza – e podem ajudar a resolvê-lo–, mas não tocam na raiz do problema. Trabalhando no mesmo sistema, sem examinar as suas falhas manifestas, as reformas ecoeficientes desaceleram a indústria sem, contudo, remodelar a forma como os produtos são feitos e usados. Com efeito, a indústria está simplesmente usando a força bruta de forma mais eficiente para superar as regras impostas pelo mundo natural.

A perseguida eficiência está aquém dos objetivos. Um relatório do World Resources Institute anunciou que a poluição e o lixo na Áustria, Alemanha, Japão, Holanda e Estados Unidos aumentaram em até 28% nos últimos 25 anos, apesar do uso cada vez mais eficiente dos recursos. Embora a Europa nos últimos 10 anos tenha conseguido reduções significativas nos resíduos, não transformou o modelo produtivo.

Enquanto isso, tentamos limitar o nosso impacto. "Reduzimos, reutilizamos e reciclamos" em casa e no trabalho. Utilizando menos recursos, podemos nos sentir um pouco melhores, mas ninguém consegue escapar da armadilha de ser apenas um consumidor em um mundo de produtos tóxicos e mal projetados. Todas as escolhas parecem contribuir para a erosão da saúde humana e ambiental: o carpete adoece nossos filhos, o carro queima combustíveis

Garrafa de plástico
Origem: praias e enxurradas
Comportamento: é ingerida pelos animais e provoca asfixia
Tempo de vida: 400 a 600 anos

Garrafa de vidro
Origem: praias, ruas da cidade e embarcações
Comportamento: provoca cortes e escoriações em animais e banhistas
Tempo de vida: milhares de anos

→ **neste ensaio:** As Espécies Mais Perigosas do Mediterrâneo. Cartilha educativa do Departamento de Meio Ambiente do Governo da Catalunha, 2007.

fósseis, a TV é feita de materiais tóxicos. Quando qualquer coisa que você compra é nociva ao mundo, o consumo permanece distante de qualquer noção sustentável que celebra a abundância e o deleite.

Apesar de perseguir uma visão saudável, o comércio sustentável não existe. A ideia de que o mundo natural está sendo inevitavelmente destruído pela indústria ou de que a demanda excessiva por bens e serviços causa malefícios ambientais é uma simplificação. A natureza – altamente laboriosa, surpreendentemente produtiva, extravagante mesmo – não é eficiente, e sim eficaz. Um design baseado na eficácia da natureza, um design ecoeficiente, pode resolver em vez de aliviar os problemas que a indústria cria, permitindo que ambos, negócio e natureza, sejam fecundos e produtivos.

A abundância da natureza

Será possível a coexistência fecunda da indústria e da natureza? Pense na cerejeira. Toda primavera ela produz milhares de flores, mas apenas poucas delas germinam, enraízam e crescem. Quem olharia para as flores que se acumulam no chão e pensaria: "Que ineficiência, que desperdício!"? A abundância da árvore é útil e esperta. Depois de cair no chão, as flores retornam ao solo e tornam-se nutrientes para o meio. Cada partícula contribui de alguma forma para a saúde de um ecossistema próspero. Resíduo permanente não existe: o resíduo nutre e alimenta.

Enquanto cresce, a cerejeira, através da fotossíntese, produz alimento, nutrindo animais e micro-organismos. Absorve carbono, produz oxigênio e filtra água. Os seus galhos e folhas abrigam micro-organismos e insetos que também desempenham papéis no sistema local dos ciclos naturais. Até morrer, a árvore fornece alimento pela decomposição, liberando minerais para novas vidas. Da flor à árvore adulta, vemos que o crescimento da cerejeira é regenerativo. O seu ciclo de vida é berço a berço (*cradle to cradle*) – depois de cada vida útil, ela fornece alimento para algo novo. No mundo berço a berço, com ciclos naturais movidos a energia solar, o crescimento é positivo, o resíduo é nutritivo e a diversidade de respostas da natureza ao meio é a fonte do design inteligente.

Paralelamente, os ciclos industriais tendem a ser berço ao túmulo (*cradle to grave*). Normalmente, a produção e o consumo de bens seguem um caminho de mão única, uma rota linear da fábrica até a casa e ao aterro sanitário. Materiais residuais e emissões nocivas norteiam os produtos desde o seu berço industrial ao túmulo do aterro local. Reciclagem e regulações são frequentemente utilizadas para minimizar os impactos negativos da indústria, mas por que não partir, desde o início, da criação de produtos e sistemas que tenham apenas impactos positivos e regenerativos? Por que nos ajustar a um sistema prejudicial quando podemos criar um modelo a ser comemorado e aplaudido por todos?

Um comércio que vale a pena aplaudir aplica os ciclos da natureza na produção das coisas. Gera produtos seguros e ecologicamente inteligentes que, como a cerejeira, fornecem alimento para algo novo depois de cada vida útil. Da perspectiva do design,

Lata
Origem: praias e ruas da cidade
Comportamento: provoca cortes e escoriações em animais e banhistas
Tempo de vida: 200 a 500 anos

Embalagem de comida
Origem: praias, ruas da cidade e embarcações
Comportamento: ocasiona grandes danos à flora marinha
Tempo de vida: 20 a 30 anos

significa criar produtos que funcionam dentro dos ciclos de vida berço a berço em vez de berço ao túmulo. Significa que, no lugar de projetar produtos para serem usados e jogados fora, começamos a imitar os sistemas eficientes da natureza e projetar cada produto como um nutriente.

Mas o que é um produto nutritivo? Não é simplesmente um produto totalmente natural ou reciclado. É um produto concebido para fornecer nutrientes para os dois metabolismos discretos da Terra: a biosfera – os ciclos da Natureza – e a tecnosfera – os ciclos da indústria. Embalagens de alimentos leves, por exemplo, podem ser concebidas para ser parte nutritiva do metabolismo biológico, se feitas de compostos orgânicos a serem devolvidos com segurança ao solo e consumidos por micro-organismos. Materiais sintéticos, produtos químicos, metais e bens duráveis são parte do metabolismo técnico; eles podem ser concebidos para circular dentro do círculo fechado dos ciclos industriais fornecendo "alimento" para a tecnosfera.

Carros, gabinetes de computador, máquinas de lavar, televisores, etc. podem ser projetados para agregar valor na medida em que circulam do produtor ao consumidor. Em vez de serem reciclados ou "deciclados" em materiais de menor qualidade, podem ser utilizados em ciclos técnicos fechados – o que chamamos de produtos de serviço – continuamente, circulando como produtos de alta qualidade. Em breve consumidores poderão comprar o serviço de tais bens e os fabricantes vão levá-los de volta a pedido dos consumidores, usando-os na próxima versão do produto.

Quando os produtos tanto da biosfera como da tecnosfera fazem viagem só de ida para o aterro, uma grande riqueza de nutrientes é desperdiçada. Envolto em plástico, o lixo orgânico não pode renovar o solo e valiosos materiais técnicos ficam perdidos para sempre. Pior ainda, os dois metabolismos são misturados, contaminando-se: a biosfera não está preparada para absorver os materiais da indústria e a tecnosfera usa pouco ou nada dos nutrientes orgânicos. Mas, se as coisas produzidas forem canalizadas para um ou outro desses metabolismos, os produtos poderão ser fabricados e consumidos com segurança, considerados nutrientes, ao mesmo tempo biológicos ou técnicos, que fornecem alimento a suas respectivas esferas da natureza e da indústria.

Tal estratégia é bem diferente da estratégia de desmaterialização. Os proponentes da desmaterialização pretendem reduzir a quantidade de recursos utilizados para criar um produto. Querem fazer um papel mais fino, embalagens mais leves, latas de alumínio melhores. Embora essas inovações possam conduzir à utilização mais eficiente dos materiais, elas não examinam a química dos materiais, os impactos dos processos industriais, nem as circunstâncias locais da sua utilização. Em vez disso, propomos algo diferente. Gostaríamos de ver uma transformação real do comércio, o design ultrapassando o uso eficiente da natureza e criando produtos que nutrem sem esgotar o mundo. Não se trata de negar a eficiência: gostaríamos simplesmente de fazer a eficiência trabalhar a serviço de uma visão centrada na vida.

Uma nova perspectiva global

Entendemos que toda sustentabilidade é local. É muito importante que uma empresa global alcance efeitos locais positivos. Em princípio, isso sugere um compromisso com o lugar e um design que trabalha a partir do ambiente circundante. Mas também sugere que se pense nos efeitos distantes de ações locais e nos efeitos locais de ações distantes. É possível praticar uma globalização virtuosa.

As empresas podem começar planejando produtos, sistemas de produção e locais de trabalho que se encaixam em cada lugar de sua atuação. Imagine uma empresa global agregando valor nos seus produtos através da aplicação de um elevado padrão internacional de investigação científica – ferramenta comum de pesquisa corporativa – a nível local, abordando necessidades básicas como nutrição, química do solo ou

Papel alumínio
Origem: praias e enxurradas
Comportamento: provoca o cobrimento de alguns organismos, impedindo sua alimentação
Tempo de vida: 5 anos

Garrafa de PET
Origem: praias, ruas da cidade e embarcações
Comportamento: ocasiona grandes danos à flora marinha
Tempo de vida: 300 a 500 anos

água limpa. Um produto prototípico de consumo como o sabão permite imaginar essa situação.

Atualmente, o sabão é produzido em massa e vendido para o mundo em uma única solução, independente de necessidades específicas. Detergentes são projetados para remover a sujeira e matar germes em qualquer lugar, do Brooklyn a Bangkok. Ao invés de responder a diferentes métodos de lavagem e a químicas de água encontrados em cada lugar, os fabricantes simplesmente adicionam mais força química em substituição às condições locais. Embora os fabricantes de detergentes orgulhosamente anunciem que seus produtos são "livres de fosfatos" eles não estão livres de outras químicas prejudiciais. A força industrial necessária para fazer um sabão funcionar em qualquer contingência faz de uma pequena dose um potente poluente. Combinados com outros resíduos, o fluxo de detergente que escorre da pia, mesmo diluído, não é benigno. A saúde de rios e córregos, a vida de peixes e plantas aquáticas e a qualidade da água potável são afetadas.

Em vez de impor um produto universal nos mercados de todo o mundo, um fabricante de sabão pode aplicar tecnologia sofisticada e expertise em química para o desenvolvimento de detergentes que não são apenas seguros em todos os lugares, mas projetados para atender às necessidades específicas dos ecossistemas e proporcionar efeitos nutritivos localmente. Detergentes poderiam ser produzidos empregando mão de obra local e ser vendidos em embalagens biodegradáveis, desenhadas para ser alimento para o solo, ou em discos de pequeno formato, que eliminariam as embalagens.

Com tais inovações crescendo organicamente a partir de pesquisa, a empresa global desenvolveria produtos adequados para cada lugar, projetados sem produtos químicos perigosos; construiria um sistema efetivo de produção; eliminaria resíduos; protegeria da poluição as águas locais e proveria alimento para o solo. Nada mal para um detergente!

Muitos produtos estão no ponto para inovações que terão impactos positivos mundiais. Alguns exemplos: um fabricante de embalagens poderia projetar um recipiente de alimento biodegradável para os mercados da China, onde a eliminação de isopor é um problema nacional. Na Índia, onde os resíduos são frequentemente queimados como combustível, garrafas plásticas poderiam ser produzidas com novos polímeros em substituição às perigosas toxinas, como o antimônio, liberado quando incinerado. Na verdade, polímeros produzidos sem antimônio já foram projetados e oferecem alternativas promissoras no mercado global.

Elogio à roupa suja

Se olharmos para coisas tão simples como água e sabão no contexto da vida cotidiana, podemos começar a ver alguns dos surpreendentes efeitos de longo alcance de um mundo berço a berço. Imagine, por um momento, uma comunidade que quer reinventar-se. Depois de uma rodada difícil, mas excitante, de reuniões públicas, os cidadãos decidiram que querem renovar a sua conexão com o mundo natural e restaurar as qualidades de uma pequena cidade saudável. Junto com o planejamento para preservar um bairro comercial, bairros de uso misto, ruas de pedestre e muitos parques e *playgrounds*, a cidade também identificou a necessidade de uma variedade de novos espaços sociais. Espera-se que muitos dos novos espaços criados una as gerações, proporcionando experiências de proximidade com a natureza na rotina diária. Com efeito, a comunidade quer derrubar o muro entre o comércio, a cultura local e o mundo natural.

Um dos novos espaços criados é um centro comunitário operado como um negócio viável por aposentados. O centro é composto de uma lavanderia, uma creche, um posto de saúde e um serviço de mobilidade urbana. Ele fica na rua principal, na antiga estação ferroviária, que agora incor-

Sacola de papel
Origem: praias e embarcações
Comportamento: dificulta a digestão dos animais
Tempo de vida: 4 semanas

Preservativos
Origem: descargas e ruas da cidade
Comportamento: são ingeridos por animais maiores e impedem a digestão dos alimentos
Tempo de vida: 30 anos

pora nova tecnologia para criar sistemas de energia solar, terra e vento. Na verdade, iluminação natural, painéis fotovoltaicos e uma turbina de vento remoto em uma fazenda eólica permitem que o centro funcione sem uma gota de combustível fóssil. Jardins botânicos e tanques ao ar livre cuidam do tratamento de esgoto e águas pluviais, também gerenciados no local.

A antiga estação recebeu outra novidade: um lugar de uso comum onde todos se reúnem no coração do bairro. Enquanto as mães sentam e conversam durante o café, apreciando a vista, dois homens relaxam sob o sol quente enquanto esperam para consultarem no posto de saúde. Outros esperam o elevador para a garagem subterrânea, onde uma pequena frota de carros comunitários está estacionada. Os carros foram concebidos a partir de materiais reciclados e são alimentados por células de combustível. Os carros são conduzidos por aposentados que levam crianças à escola, buscam mantimentos e lavanderia e pegam e levam pessoas para o posto de saúde. A frota permite que a maioria das pessoas mantenha seus carros fora da cidade enquanto reintegra os novos motoristas na vida da comunidade.

Vamos à lavanderia: o negócio é rápido e rentável. A maioria das pessoas da comunidade optou por não lavar, secar e passar roupas em casa, decidindo que seria mais barato, rápido, ecologicamente inteligente e socialmente útil levar a roupa para a lavanderia. Assim, as máquinas de lavar aplicam energia solar e detergente inofensivo para a natureza. Após cada lavagem, a água utilizada transborda para um jardim interno criando calor e, então, flui para fora através de uma zona úmida que fornece alimento para flores e plantas. O centro comunitário tornou-se um habitat fecundo. Como uma árvore, ele produz oxigênio, absorve carbono, corrige nitrogênio, purifica a água, faz açúcares complexos e alimento, criando assim um ambiente onde as gerações se encontram.

Da lavanderia, a vista é deslumbrante. Um senhor olha para a cidade montanhosa e depois de dobrar uma pilha de roupas, carrega-a para a creche, onde faz uma pausa para assistir a seu neto brincar ao ar livre com as outras crianças. Percebe que vive em um lugar de riqueza comunitária e que contribui diariamente para esse crescimento. E esse é apenas um exemplo de como o design ecoeficiente pode transformar a experiência cotidiana.

Confrontado com o mundo em que vivemos hoje, o cenário proposto encontra-se entremeado de coisas que poderíamos lamentar, como o impacto de automóveis movidos por combustíveis fósseis ou a poluição dos rios e córregos, testemunhos de que as estratégias industriais em voga nunca atingirão um alto padrão de vida para os povos do mundo.

As transformações propostas permitem às nossas crianças uma história de esperança. Buscando um futuro possível, as tragédias de hoje nos estimulam a imaginar soluções. Primeiramente, podemos simplesmente tentar nos libertar de algo que sabemos ser prejudicial, como o cloro ou o chumbo. Na medida em que começamos a conhecer melhor os produtos que compramos, podemos fazer escolhas. Designers envolvidos nessa transformação começariam a analisar os materiais usados nos produtos, substituindo as substâncias nocivas por ingredientes benignos. Outros produtos seriam desenhados a partir de materiais definidos como nutrientes totalmente seguros, tanto biológica quanto tecnicamente. E, finalmente, desenvolveriam sistemas de montagem coerentes com o fluxo berço a berço.

Essas mudanças estão ao nosso alcance. Na verdade, já começaram. E, quando percebermos os frutos de nossos esforços, os atuais lamentos transformar-se-ão em celebrações de um mundo em que as pessoas e a natureza prosperam juntas, abundantemente, extravagantemente... esperançosamente.

Sacola de plástico
Origem: ruas da cidade, praias e embarcações
Comportamento: passando-se por uma medusa, é ingerida por outros animais e os intoxica
Tempo de vida: 35 a 60 anos

MERGULHO NO ESGOTO

Julio Cou Cámara

Mergulhador no esgoto da Cidade do México. Texto editado por PISEAGRAMA a partir de palestra organizada por Nicola Twilley no evento Postopolis!DF, em 2010.
www.ediblegeography.com

O que faço pode parecer um tanto estranho: trabalho como mergulhador no sistema de esgoto na Cidade do México. Quando digo que sou mergulhador, a maioria das pessoas pensa: "Oh, que beleza – o oceano, a praia..." Mas não se trata de nada disso. Nós somos mergulhadores do esgoto. Faço parte de um time de mergulhadores que trabalha para o Sistema de Águas do governo. Somos um grupo preparado para atuar em situações de emergência relativas à água, participando em tudo aquilo que diz respeito ao problema dos alagamentos, enchentes e à manutenção geral dos sistemas de drenagem. Abaixo da cidade, sob as ruas por onde você caminha, é exatamente ali que mergulhamos. Consertamos bombas, retiramos entulhos e detritos – corpos de animais, de pessoas e todo o tipo de lixo. Há tanto lixo no sistema de drenagem que é extremamente nocivo para nós e para a cidade.

Às pessoas que perguntam por que acontecem tantos alagamentos na cidade, posso responder que a cidade alaga em consequência da quantidade de lixo, que forma pontos de bloqueio no sistema de drenagem. Se fôssemos um pouco mais conscientes sobre o lixo que produzimos, não despejando tudo nas ruas, não teríamos grande parte do problema dos alagamentos e enchentes. As pessoas reclamam dizendo: "A rua está praticamente um lago!" Elas estão certas, mas esse lago é devido ao seu próprio lixo.

O sistema de drenagem está em manutenção constante durante todo o ano, 24 horas por dia. Um mergulhador é solicitado quando não se pode parar a estação de bombeamento, pois a cidade se inundaria. Descemos então ao sistema de esgoto, detectamos o problema e fazemos o que for necessário para solucioná-lo. Trabalhamos às cegas na água escura que carrega fezes de animais, fezes humanas, lixo hospitalar e todo o tipo de poluentes contidos na água do esgoto. Ao contrário do que muitas pessoas imaginam, usamos um equipamento específico em vez de usar cilindro de ar comprimido. É tecnicamente bastante diferente – temos outras mangueiras de ar e outros compressores. Uma vez que não podemos ver o que estamos fazendo por ser completamente escuro lá em baixo, temos instrumentos especiais e contamos com técnicos que, situados na superfície, operam computadores capazes de nos rastrear e nos dizer onde estamos, aonde vamos e o que estamos fazendo.

Os perigos que frequentemente encaramos não são os perigos normais dos mergulhadores, como, por exemplo, a descompressão. O principal perigo que enfrentamos é o de nos cortarmos de alguma forma, pois o lixo está cheio de vidro, pregos, seringas e todo tipo de coisas afiadas. Se a roupa de proteção for cortada e tivermos uma ferida aberta, será com toda a certeza uma infecção. Outro risco com o qual lidamos reside no momento da retirada de objetos do esgoto. Removemos coisas realmente grandes – de meia tonelada até três ou quatro toneladas. Fazemos isso com guindastes e temos que tomar extremo cuidado para não ficar no caminho, pois a peça pode balançar, nos atingir ou cair sobre nós.

O ar que respiramos e a rede de comunicação que utilizamos vêm de um cabo ligado ao nosso capacete. Se o cabo ficar preso, se soltar ou quebrar é realmente perigoso, mas, felizmente, até hoje não tivemos nenhum problema desse tipo. Temos muita confiança nos técnicos que permanecem na superfície operando o guindaste e os cabos de comunicação, pois trabalham para nos manter seguros. Porém, o medo está sempre presente, não posso negar. Quando me solicitam para mergulhar, sempre fico apreensivo e mentalmente percorro tudo o que provavelmente precisarei fazer, imaginando cada problema a ser enfrentado.

Frequentemente me perguntam o que vejo lá embaixo, se é possível encontrar

↓ Julio Cámara mergulha no esgoto na Cidade do México. AP Photo/Carlos Jasso.

dinheiro ou joias. A resposta é não, realmente não se vê nada dessas coisas. O tesouro de Montezuma pode até estar por lá, mas nunca o encontrarei porque nada se vê lá embaixo, apenas percebem-se obstáculos, entulhos. Gostaríamos de ser capazes de enxergar ali, mas a água é tão suja e repleta de partículas que a luz reflete tudo e ressalta no olho, impedindo a visão. Podem ser 800, até 1000 watts, e não consigo nem ao menos enxergar minhas próprias mãos em frente aos meus olhos. Coisas extravagantes como um robô ou um submarino realmente não me ajudariam a fazer o tipo de coisa que faço ali. Com eles eu estaria na mesma situação de não poder ver nada, com a possibilidade apenas de sentir.

Na verdade, pode acontecer de eu mergulhar por dez ou quinze minutos para desbloquear uma estação, em seguida subir para a superfície e descansar um pouco e, ao mergulhar de novo no mesmo local, tudo já ter mudado completamente. A água se move constantemente, carregando um monte de lixo que pode ser qualquer coisa – nunca sabemos o que ela nos trará em seguida.

Digamos que sou como uma pessoa cega que começa a sentir e ver com os outros sentidos, capazes de identificar se um objeto é um tronco de árvore, um pneu ou o que seja. Muitas vezes, já há outra obstrução dois minutos após a retirada de um objeto que bloqueia o fluxo. O que sinto em cada momento está sempre mudando, conforme o que a água traz.

O esgoto deixa o banheiro em sua casa e vai para um sistema de coleta secundária na rua, de onde desce para o esgoto profundo. A água se move a cerca de cinco ou seis quilômetros por hora, em média, dependendo de onde você está no sistema e da inclinação do tubo naquele ponto. O esgoto pode ir muito lento ou muito rápido, isso depende do sistema de bombeamento e da distância que você está dele. Ao redor da Cidade do México, há cerca de 15 estações de bombeamento, cuja profundidade varia de 8 a 20 metros. Os 650 km de tubos de esgoto vão de 50 até 200 metros abaixo da superfície. O esgoto e toda a água utilizada pela cidade correm por esses tubos – e grande parte do fluxo é encaminhada para o estado de Hidalgo.

Além da grande quantidade de pontas de cigarro, removemos bloqueios causados por pedaços de tapetes, peças de carros e até mesmo partes de corpo. As pessoas que trabalham nas proximidades passam e pensam: "Olha que cara louco, ele está entrando no esgoto!" É claro! Isso é justamente o que fazemos. Um dia comum para nós consiste em ir para o escritório e, se não há emergências, trabalhamos na manutenção do equipamento, que deve estar em condições 100% perfeitas, pois ele não pode falhar. No momento atual, há apenas dois de nós mergulhando nos subterrâneos da Cidade do México. Meu colega e eu temos nosso equipamento sempre pronto. Trabalhamos durante a noite e durante o dia – não que isso faça diferença, já que não podemos ver nada lá embaixo de qualquer maneira. No meu tempo livre e nos feriados, gosto de ir à praia e mergulhar. Nesse caso, mergulho para me divertir, pois é um outro mundo. O mar é uma coisa e o esgoto é outra. Enquanto no esgoto eu não enxergo nada, há merda por todo lado (perdoem-me a palavra), no mar eu vejo peixes – é lindo. Como adoro mergulhar, gosto dos dois.

Trabalho há 29 anos no esgoto. Comecei a nadar quando tinha 8 anos, fui professor de natação e de mergulho. A vida inteira gostei de estar na água, nadando ou mergulhando. Quando me ofereceram o emprego, pensei: "O que estou fazendo, concordando em passar os dias nadando no esgoto da cidade?" Mas gosto de saber que sou parte de um sistema que trabalha para manter a cidade segura. Meu trabalho me fascina, pois, apesar de pouca gente notá-lo, é um trabalho de suma importância para todos.

#NADAR E PESCAR NO ARRUDAS

#PESCAR E NAVEGAR NO TIETÊ

#NADAR E PESCAR NO CAPIBARIBE

#NADAR E PESCAR NO

Envie sua proposta para: colabore@piseagrama.org

PRÓXIMA PARADA ATLÂNTICO

Stephen Mallon

Fotógrafo e cineasta.
www.stephenmallon.com

WEEKS 297

WEEKS 297

4750

AGUARDANDO DESTINO

Fernanda Regaldo

Editora de PISEAGRAMA.

Dezenas de locomotivas importadas que nunca rodaram sobre trilhos, centenas de motores elétricos que sequer saíram da caixa, milhares de vagões de passageiros que chegaram a transportar 100 milhões de pessoas por ano. Em pátios e estações, também elas em ruínas, por todo o país, jaz o patrimônio ferroviário brasileiro, entregue à ferrugem e à depredação.

Essa é a crônica de uma morte há muito anunciada. As rodovias enxotaram as ferrovias da matriz desenvolvimentista brasileira a partir dos anos 60. Ao final dos anos 90, no afã privatizante do governo FHC, o sistema ferroviário do país foi completamente desmembrado e concedido à iniciativa privada, quase sem condicionantes de interesse público. Trilhos e trens da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA) foram transferidos a grandes concessionárias. O que não era "aproveitável" ficou sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), que ainda não sabe o tamanho do patrimônio, apesar de promover uma inventariança dos bens há mais de cinco anos, a um custo que ultrapassa R$ 450 milhões.

Os cálculos das concessionárias apontam, por alto, que podem ser cerca de 26 mil os vagões, locomotivas e carros de passageiros que repousam em pátios ferroviários em todo o Brasil. Muitos deles em perfeitas condições de uso, terão todos, mais cedo ou mais tarde, destino semelhante. A próxima parada serão leilões, mais ou menos regulares, em que serão vendidos como sucata, a cerca de R$ 0,30 o quilo.

Enquanto governo, tecnocratas e investidores estrangeiros discutem o projeto do TAV – o Trem de Alta Velocidade –, pululam denúncias, relatórios, investigações, CPIs e ações judiciais contra o DNIT e as concessionárias, acusados de negligenciar e subavaliar o patrimônio, promover a venda de bens recuperáveis e até mesmo de conluio com inverossímeis quadrilhas do ferro-velho.

Em 2002, por exemplo, 1.354 metros aproveitáveis de cabos de energia de alto valor de mercado foram picotados e vendidos como sucata por uma concessionária paulista. Mais recentemente, em um leilão no interior de São Paulo, um comprador adquiriu mais de 100 vagões a preços que oscilavam entre R$5 mil e R$10 mil reais. Os mesmos equipamentos teriam sido revendidos a R$ 13 milhões. O Ministério Público Federal (MPF) avalia que vagões que não passam de R$ 10 mil como sucata custariam em média, como ativo ferroviário, R$ 250 mil. A Polícia Federal aponta que vagões chegaram a ser vendidos a R$ 80,00 o quilo, valor inferior ao do papelão.

Entre agosto de 2001 e abril de 2010, 2.580 vagões obsoletos da Agência Metropolitana de Transporte de Nova Iorque (MTA ou Metropolitan Transportation Authority) foram jogados ao mar nos estados norte-americanos de Virgínia, Geórgia, Carolina do Sul, Delaware, Nova Jérsei e Maryland.

As fotografias de Stephen Mallon sugerem uma violência descomunal e um tanto escandalizante: enormes massas de ferro – nas quais se entreveem ainda assentos e seguradores, adivinhando-se a memória de um uso coletivo – , descartadas como entulho nas águas do Atlântico. Seu impacto com a água, visualmente estrondoso, alude a um mergulho final. O fim.

Mas o instante fotografado marca não somente um final: Mallon captura um recomeço. Os trens registrados pelo fotógrafo foram intencionalmente jogados ao mar, depois de limpos e despojados de componentes que flutuam, e fazem parte de um programa público de Recifes Artificiais. Suas estruturas metálicas integram-se ao fundo do oceano, transformando-se rapidamente em habitat para organismos marinhos que atraem pequenos peixes e crustáceos, que por sua vez atraem peixes maiores, que por sua vez impulsionam a pesca e o mergulho na costa leste dos Estados Unidos. Os organizadores do projeto afirmam que a atividade de pesca aumentou 300 vezes nas regiões onde os vagões da MTA fizeram sua última parada.

Imediatamente associáveis à negligência dispensada à infraestrutura ferroviária no Brasil e, de forma geral, a todos os objetos que substituímos e abandonamos, as fotografias de Mallon revelam uma atenção incomum a processos que se mantêm ocultos sob as imagens reluzentes com que nos são oferecidos serviços e mercadorias.

Os objetos e a matéria têm vida aquém e além do produto de uso. Fomentar a vida marinha a partir de vagões jogados ao mar permite vislumbrar o ciclo amplo da vida dos objetos como um processo contínuo, sem destinação final, aterro sanitário ou galpões abarrotados de velharias com etiquetas de patrimônio de algum setor público. Velhos jargões da política e da burocracia, de responsabilidade e zelo pela vida comum, ganham, aqui, aplicação concreta.

A MTA é responsável pelo transporte de duas a cada três pessoas que viajam por ferrovias nos Estados Unidos. Seus serviços evitam que, a cada ano, 15 milhões de toneladas métricas de poluentes sejam dispensados no ar e tornam Nova Iorque mais rica e eficiente.

A defunta RFFSA chegou a ser a maior empresa pública do país, à frente até mesmo da Petrobras. O Brasil já teve quase 40 mil quilômetros de linhas de ferro. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), restam hoje no país 29 mil quilômetros, dos quais menos de 11 mil são explorados. Desses, apenas 3 mil quilômetros são plenamente utilizados.

Um discurso técnico-economicista de parcimônia e eficiência orientou a privatização e continua a orientar grandes aportes de dinheiro público às concessionárias via BNDES. No entanto, os trens transportam hoje meros 20% do total das cargas no Brasil – a mesmíssima quantidade que transportavam antes das concessões. Ao Estado coube assumir uma dívida trabalhista de mais de R$8 bilhões, enquanto as concessionárias faturam cerca de R$12 bilhões por ano.

As concessionárias definem as linhas, concentrando seus esforços na manutenção dos trechos mais rentáveis e atendendo a pouquíssimos clientes, quase sempre grandes produtores de minério, grãos e biocombustíveis. A situação é resumida em uma representação do MPF, que aponta que o modal ferroviário "passou a ser um negócio que funciona exclusivamente para atender interesses econômicos de grandes corporações econômicas, isto é, para atender o escoamento de seus produtos".

Pequenos produtores e passageiros são deixados de lado. Os trens brasileiros, que na década de 50 já transportaram mais de 100 milhões de passageiros por ano, transportam hoje cerca de 1,5 milhão. A MTA, somente na região metropolitana de Nova Iorque, carrega 8,5 milhões de passageiros *por dia*. O transporte de passageiros, que não é tão rentável como o de cargas e foi há muito excluído do imaginário brasileiro como possibilidade de deslocamento, dificilmente voltará a existir sem (improváveis) subvenções e esforços estatais.

Ensaia-se hoje uma tímida retomada do modal ferroviário para o transporte de cargas, com a construção de novas linhas e a redação de contratos de concessão mais equilibrados, mas são pouco consideradas as possibilidades de aproveitamento da infraestrutura existente. Enquanto isso, cresce o transporte rodoviário, assumido como linha definidora da guinada industrializante dos anos 60. Aos míseros 11 mil quilômetros de ferrovias em uso, opõe-se uma espetacular extensão total de 1.712.480,700 quilômetros de rodovias.

Além dos altíssimos custos de construção e manutenção de uma malha tão extensa, os impactos ambientais e sociais são elevados – e escapam misteriosamente aos cálculos oficiais. Para transportar cada tonelada de carga por mil quilômetros, consomem-se, por ferrovia, 10 litros de combustíveis, enquanto por rodovia são 96 litros. E estima-se que, a cada ano, morram no Brasil cerca de 12.000 pessoas em acidentes rodoviários envolvendo caminhões.

Pouco importa que os países mais desenvolvidos contem hoje com malhas e serviços ferroviários extensos – não necessariamente de alta velocidade – transportando, além de coisas, pessoas. O Brasil viveu um processo rápido de apagamento e esquecimento, e a ferrovia passou a alimentar, no país, um imaginário que remete a tempos distantes – apropriado talvez para as desalentadoras linhas turísticas que pipocam pelo país – em que trenzinhos singelos atravessam paisagens bucólicas, lançando nuvenzinhas de fumaça. Não são somente velhos vagões que aguardam um triste destino no Brasil. As possibilidades de existência de um sistema ferroviário que transporte gente e produtos de maneira segura, agradável, barata e menos poluente também vão sendo leiloadas a preço de sucata.

AUTOPARQUE DE DIVERSÕES

Basurama

Ao longo do século XX, o modelo urbano caracterizou-se principalmente pelo uso progressivo e massivo do automóvel. Dentre cidades extensivas cujo objetivo final é de proporcionar mobilidade máxima para veículos deixando o pedestre em segundo plano, Lima, no Peru, não é um exceção. Um planejamento transbordado pela realidade, um crescimento informal indiscriminado e uma rede de transporte público deficiente acentuam essas características tornando o pedestre um elemento secundário e sujeitando o espaço público ao abandono e à degradação.

O trem elétrico de Lima começou a ser construído em 1986 como projeção de uma capital moderna, mas nunca foi terminado. Tornou-se uma promessa eterna e não cumprida de cada novo presidente e de cada prefeito eleito. Frustrada como aposta no transporte público, a estrutura de linhas abandonadas do trem elétrico era provavelmente o resíduo urbano mais interessante da cidade. Por sua forma – uma plataforma de concreto de 9 metros de altura por vários quilômetros de comprimento, sem que houvesse nenhum ponto para se subir até ela – mas também por sua história não concluída e pela situação indefinida que afetava quase toda a população limenha.

A plataforma elevada era interessante também por ser um espaço público em potencial, um grande passeio linear negado a uma cidade em que aqueles que escolhem caminhar acabam atropelados, ensurdecidos ou, no mínimo, contaminados pelos carros. No bairro de Surquillo, a parte baixa da plataforma acabava sendo um espaço público estranho: sua grama ficava cheia de casais e famílias que esperavam sua vez para serem atendidos em um hospital que há logo ao lado, protegidos do sol sob a sombra da plataforma. No resto de Lima, entretanto, os parques costumam estar cercados como fortalezas e são lacunas em vez de vazios urbanos que conectam lugares.

Uma imagem se repete por toda a cidade de Lima: o aço sai dos pilares das casas, assim como saía dos pilares do trem elétrico, apontando para o céu. Essa paisagem urbana é a formalização de um desejo comum, de uma sociedade que espera eternamente "continuar crescendo".

O RUS Lima (projeto de Resíduos Urbanos Sólidos de Lima) consistiu na recuperação do espaço público gerado pelo abandono das linhas do trem elétrico. Sua condição de infraestrutura urbana já consolidada foi aproveitada como suporte para a instalação de brinquedos públicos: o Autoparque de Diversões.

O processo contou com duas linhas de atuação bem marcadas: o trabalho em rede com outros coletivos e a construção de baixo custo. Isso nos permitia aprender e pôr em prática técnicas construtivas e gráficas locais, adaptando-as a outros objetos, e também que o processo fosse

Coletivo de Madri dedicado à investigação das possibilidades criativas do lixo.
basurama.org
facebook.com/basurama

compartilhado para que depois pudesse ser apropriado, repetido e melhorado pelos próprios moradores.

Foram convidados os moradores do bairro Surquillo e vários artistas locais. Em conjunto, foram idealizados vários brinquedos e intervenções no espaço. Eram mecanismos típicos de parques de diversões acionados, no caso, por pessoas e não por motores: o touro mecânico, as cadeiras voadoras, o barco pirata, os pilares coloridos, o ambiente de festa, o neon … e a possibilidade de completar, em uma tirolesa, o trecho interrompido da linha do trem elétrico. O convite era claro: "Suba no trem fantasma!"

Também foi impresso e distribuído na vizinhança o mapa-folheto Lima 2427, desenhado por Camila Bustamante, no qual era possível consultar a rede completa de linhas projetadas oficialmente para o trem elétrico.

Para a execução do projeto foram ativamente sugeridos a auto-construção a custos baixíssimos e o uso de materiais reutilizados, principalmente peças de carro e pneus, no intuito de gerar uma reflexão sobre o transporte público e o privado. Para dar visibilidade à ação, trabalhou-se com os formatos gráficos de impressão de cartazes típicos de Lima, apagando-se as letras e imprimindo somente as cores de fundo, que cobriram os pilares cinzentos de concreto. As cores vivas e fosforescentes mudaram radicalmente o aspecto do lugar.

Propor uma ação que pudesse ser permanente, autogerida e que pertencesse à cidade em um espaço que já funcionava como espaço público foi um desafio para nós e para a cidade. Era necessário, além de oferecer atrações divertidas, fornecer um espaço rico, complexo, resistente e de qualidade, sabendo que a vizinhança e as crianças são o público mais exigente. Apesar do projeto ter durado, já instalado, somente duas semanas – funcionando a qualquer hora do dia ou da noite –, a estratégia e a metodologia permaneceram.

Os coletivos locais que participaram e construíram o Autoparque criaram sua própria rede, se apropriaram do projeto e o replicaram em outros contextos sociais em Lima, fazendo adaptações de acordo com cada situação e trabalhando com a colaboração direta da comunidade. Foram feitas intervenções com material reciclado, com o nome de Parques Automontáveis, no bairro de Pachacutec-Ventanilla e no vilarejo de Cantagallo-Rima.

O projeto teve o apoio da prefeitura de Surquillo e contou com a participação da comunidade em vários níveis: do grupo de jovens ambientalistas aos idosos, do prefeito ao pessoal da limpeza, das lojas do entorno às borracharias que cederam o material.

O Autoparque foi desmontado pela prefeitura com a desculpa de que teriam início as obras de recuperação das linhas de trem. Isso não ocorreu, como era de se esperar. Certo tempo depois, tudo foi demolido.

PELO ESCAPAMENTO

Roberto Andrés

Editor de PISEAGRAMA.

Em setembro de 2008, enquanto o mundo rico assistia à falência de suas instituições financeiras e ao alastramento de uma crise econômica de proporções desconhecidas, no Brasil o então presidente Lula afirmava que, se o tsunami da crise aqui chegasse, não passaria de uma marolinha. Em outro pronunciamento, o ex-presidente culpou os "brancos de olhos azuis" pela crise e reafirmou que ela não atingiria os países emergentes.

Mas o ex-presidente pôs as barbas de molho. É senso comum no meio político que a sensação de bem-estar deriva das possibilidades de consumo e acesso a bens e reflete na avaliação do governo e nas urnas. Já em dezembro, o Ministério da Fazenda anunciava as primeiras medidas anticrise, de estímulo ao consumo, à construção civil e ao crédito.

No centro da política anunciada pelo ministro Guido Mantega estava a redução do IPI, imposto sobre produto industrializado, para eletrodomésticos e automóveis. Para carros populares, o governo zerou o tributo, o chamado IPI Zero. As montadoras deveriam repassar a desoneração para o preço dos carros, a fim de garantir o consumo. O desconto duraria três meses, mas se renovou diversas vezes, garantiu e incrementou a venda de veículos no Brasil nos últimos quatro anos.

De 2000 a 2008, a frota de automóveis no Brasil cresceu quase 50% – um aumento de 10 milhões em nove anos. As grandes e médias cidades se encheram de carros, e problemas como poluição do ar, excesso de ruído e trânsito lento se intensificaram. Em 2008, as principais capitais brasileiras já apresentavam índices de poluição atmosférica muito acima do recomendado pela OMS, a Organização Mundial de Saúde. Com o IPI Zero, de 2009 a 2012 foram emplacados mais de 10 milhões de carros. A frota de motocicletas também foi às alturas. Havia 11 milhões em dezembro de 2008 e chegou a 17 milhões no final de 2012.

Uma motocicleta emite de duas a cinco vezes mais gases poluentes que um carro por passageiro transportado. Um carro, quatro vezes mais que um ônibus. Os bondes elétricos não emitem gases poluentes. No Brasil do século 21, quem mais polui foi quem mais cresceu. Desde 2000, a frota de motocicletas aumentou 500%, a de automóveis e a de ônibus dobraram e a de bondes, que já era ínfima, reduziu-se em cinco vezes e hoje se restringe basicamente a linhas turísticas.

A oposição e a mídia não pouparam críticas às medidas do governo, quando consideraram que elas não seriam suficientes para combater a crise. Porém, poucas vozes foram levantadas, à esquerda ou à direita, contra os danos sociais, urbanos, ambientais e à saúde coletiva, decorrentes do estímulo aos automóveis.

Em uma sociedade articulada em torno de imagens, o ar talvez careça de visibilidade. É possível acompanhar, a olho nu, o trajeto do lixo que entope os aterros sanitários e do esgoto que é jogado nos rios. Mas é mais difícil mapear a fonte e o destino do enxofre, do dióxido de carbono e dos particulados que são emitidos na atmosfera. É preciso um trabalho constante de monitoramento técnico, pesquisa científica e divulgação social para se chegar às origens e às consequências do ar poluído.

Em São Paulo, o médico e professor Paulo Saldiva se tornou referência importante na área. Coordenador do Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da USP, Saldiva tem em seu currículo Lattes, além de lista extensa de publicações, bancas, orientações e pesquisas, a informação de que é ciclista e gaitista. Frequentemente, em entrevistas e palestras, traduz as equações complexas da pesquisa acadêmica em informações compreensíveis para pessoas como eu e você. E aí o problema fica visível.

Hoje a poluição do ar tira mais vidas em São Paulo do que o cigarro ou a Aids e a Tuberculose somadas, e gera um custo de cerca de R$ 600 milhões por ano em tratamentos de saúde. Inalar o ar da capital paulista por um dia equivale a fumar dois cigarros. Nos corredores de tráfego intenso, esse número pode triplicar. Se o cigarro, exceto em espaços fechados de acesso coletivo, afeta pouco aos não

fumantes, a poluição do ar afeta a todos, compulsoriamente. De modo que os mais vulneráveis a problemas respiratórios ou cardíacos pagam o pato. Em São Paulo, são 4.000 mortes por ano graças à poluição do ar. No mundo, segundo a OMS, são 1,3 milhão.

Paulo Saldiva costuma falar em "racismo ambiental", referindo-se ao fato de que a poluição do ar afeta mais aos mais pobres, em escala global e local. Os países mais pobres têm regras mais frouxas para a emissão de poluentes – um veículo vendido no Brasil polui até 90% mais que um equivalente vendido na Europa. Nas cidades, os que se locomovem a pé ou de ônibus e os que passam muitas horas no trânsito são os que mais respiram ar poluído.

Habitualmente, associa-se emissão de poluentes à chaminé da fábrica, mas a indústria se tornou hoje um poluidor menor. Em parte, porque filtros e processos de combustão foram aprimorados e regulamentados, mas, principalmente, porque os automóveis tomaram a dianteira. Nos centros urbanos, o escapamento dos veículos chega a emitir 90% da poluição presente no ar.

Isso ocorre a despeito da renovação. Veículos novos poluem menos do que os antigos, mas o crescimento da frota e a lentidão que ela provoca no trânsito contrabalançam a melhora de performance. A poluição aumenta consideravelmente com a lentidão do trânsito, uma vez que os veículos passam mais tempo ligados. E o trânsito é causado sobretudo pelos automóveis. (Um infográfico publicado na Folha de São Paulo mostra que, no horário de pico em São Paulo, os carros ocupam cerca de 78% do espaço das ruas, mas transportam menos de 30% dos passageiros. Os ônibus ocupam cerca de 6% do espaço e transportam mais de 50% dos passageiros.)

Investir na melhora do ar passa, portanto, por melhorar o trânsito. Investir em transporte público e em energia menos poluente, taxar e desencorajar o transporte individual. Paulo Saldiva calcula que, no estágio atual das grandes cidades brasileiras, cada real investido contra a poluição do ar significaria uma economia de R$ 7 a R$ 8 reais em tratamentos de saúde. Se o ar em São Paulo melhorasse para os níveis de Recife, a expectativa de vida de seus moradores aumentaria em cerca de um ano e meio.

Na divisão de gavetas dos assuntos ministeriais, a poluição do ar pertence ao Ministério do Meio Ambiente, e não ao da Saúde. A divisão entre os dois ministérios é curiosa. O do Meio Ambiente parece não incluir os seres humanos e o da Saúde, o ecossistema no qual estamos inseridos. De modo que poluição do ar não é, hoje, tratada como problema de saúde pública.

As questões de saúde pública recebem, além de programas de tratamento, atenção das campanhas publicitárias de utilidade pública do Ministério da Saúde. As campanhas abordam doenças e epidemias, divulgam programas de prevenção, vacinação e atendimento social e estimulam comportamentos como doação de leite, de sangue e de órgãos. Há algumas inusitadas, como o Dia Mundial de Lavar as Mãos e a Semana do Peixe.

Nas campanhas, o arsenal de estratégias da publicidade contemporânea é plenamente aplicado. Atores de diferentes tons de pele, tipos de cabelo e idades aparecem sorrindo para promover algum comportamento ou sofrendo com as consequências de alguma doença. O cenário pode ser a praia paradisíaca da propaganda de turismo ou o fundo infinito do marketing institucional. Há jovens que carregam a namorada nas costas, como nas campanhas da Coca-Cola, há despertadores gigantes que combatem mosquitos e não a sonolência, e abundam agentes de saúde com crachás pendurados no bolso do indefectível colete bege.

De janeiro a setembro de 2012, o Ministério da Saúde gastou R$ 115 milhões em campanhas, contratando agências de publicidade, jornais, revistas, mídia *indoor* e *outdoor*, canais de televisão e rádio. Embora PISEAGRAMA não tenha recebido um só centavo desse respeitável montante, lançamos aqui a próxima campanha contra a epidemia que assola nosso país. Afinal, viver bem é viver com saúde. E sempre é hora de combater o carro.

DISQUE SAÚDE
136
Ouvidoria Geral do SUS
www.saude.gov.br

Reúna seus familiares e vizinhos para combater o carro. E cuide do seu ar.

Inflamação nos pulmões, bronquite, traqueite, pneumonia, conjuntivite, pele desidratada, vá ao posto médico.

JUNTOS SOMOS MAIS FORTES NESTA LUTA.

O SUS está com você no combate ao carro

www.combatecarro.com.br

SUS

Ministério da Saúde e Meio Ambiente

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO É PAÍS SEM CARBONO

CARROCEIROS

Nian Pissolati

Artista, desenvolve pesquisa de mestrado com os carroceiros da região Leste de Belo Horizonte.

O som da engrenagem em movimento não é maquínico nem eletrônico. Não é estridente, tampouco ensurdecedor. É cadenciado, seu volume é restrito e insignificante. É um canto metálico, cinza, de correntes e parafusos em movimento. Ele vem do homem, do animal e da carroça no asfalto da cidade.

Nos dias de hoje, em diferentes cidades brasileiras, os carroceiros transportam entulhos de diversas qualidades – resíduos da construção civil, podas de árvores, restos de alimentos, sucatas e ferro-velho. Por vezes carregam móveis, objetos e realizam alguns serviços de mudança.

Contudo, o ofício dos carroceiros no Brasil remonta às tropas do período de colonização e sempre esteve ligado ao constante contato e troca, tanto comercial como cultural, entre pessoas e regiões. Pelas rotas comerciais, as carroças transportavam um sem-número de produtos, contribuindo para a prestação de variados serviços – do carregamento de tijolos para construção à venda de artesanato, de fretes de café para exportação à comercialização de mercadorias importadas que chegavam nos portos.

A construção de Belo Horizonte não teria sido possível sem os carroceiros. A parafernália necessária para a estruturação da cidade que chegava via linha de trem era distribuída em grande parte pelas carroças. Mas, se elas foram importantes no processo de organização urbana, a própria lógica de desenvolvimento das cidades acabou por tornar o lugar dos carroceiros cada vez mais marginal. Como todos os serviços tachados de informais, a atividade é facilmente qualificada como vadiagem e naturalmente estigmatizada.

Atualmente, o número de carroceiros cadastrados no município é próximo de 3 mil, mas sabe-se que, somados os não cadastrados, chega-se a pelo menos 11 mil. Eles são os principais responsáveis pelo transporte e destinação dos pequenos resíduos produzidos diariamente na cidade.

Ciclo

O bota-fora nunca é o mesmo. A cada hora, a cada dia, a paisagem se transforma. Ou poderia descrever-se exatamente o oposto. O bota-fora é sempre o mesmo: montes de lixo espalhados pelo terreno, caçambas cheias, engolidas por caminhões que rumam em direção ao aterro, enquanto outros derramam as caçambas vazias que, em algumas horas, voltarão a sair dali. É um ciclo constante, lento, mas incessante, de encher-esvaziar, juntar-levar, carregar-descarregar, sujar-limpar.

O nome *bota-fora*, cunhado popularmente, simboliza bem o significado do lugar para a maioria das pessoas: destino último dos resíduos provenientes da dinâmica da cidade. É ali, em meio às caçambas que não param de sair e chegar, que os carroceiros devem depositar seus carregamentos. Contudo, ao contrário de um fim, esses entulhos têm, ou deveriam ter, um destino diverso.

O funcionamento do ciclo depende dos agentes que recolhem e transportam o entulho produzido diariamente na cidade às URPVs (Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes), como também são conhecidos os bota-fora.

Carregamento

Há um ritmo cíclico nas coisas, uma realidade de mais ou menos vertiginosa de transformação. Essa máxima que aprendemos sobre a natureza também se aplica à cidade. Também nela quase tudo pode ser reaproveitado ou transformado.

No contexto urbano, todos aqueles que têm o lixo como material de trabalho e fonte de renda estão em contato com aquilo que de alguma maneira foi considerado inútil, velho, sujo ou perigoso, e que, para a maioria das pessoas, desaparece ao entrar num saco azul ou numa caçamba.

Para os carroceiros, trata-se do início de um processo. São inúmeros os alimentos que chegam ao bota-fora e são compartilhados entre eles e seus animais: frutas, verduras, pães, biscoitos, sucos. Há também uma série de objetos que serão reutilizados ou que ganharão novos usos: um pedaço de ferro que servirá de amolador para as ferramentas de manutenção do arreio e da carroça; madeiras

↓ Cartões de visita de carroceiros colecionados por Nian Pissolati.

que se transformarão no telhado de uma casa temporária num terreno vazio; bolsas que serão presentes para as namoradas; sofás que serão desmembrados para virar assentos de carroça; centenas de eletrodomésticos que chegam ainda funcionando ou que, estragados, guardam em si a grande joia dos lixões, o cobre. As podas de árvores, quando devidamente separadas, também poderão ser reutilizadas.

As pequenas invenções cotidianas não acontecem só no bota-fora. A cidade guarda em si uma série de objetos vivos, diariamente achados e transformados. Esse ciclo natural das coisas – um processo muitas vezes esquecido nos espaços urbanos – define a relação dos carroceiros com a cidade.

Taíde, fazedor de carroça

A velocidade dos carros e o fluxo constante nas rodovias, vias e avenidas, que marcam o compasso da Região Metropolitana de Belo Horizonte, não estão aqui. Na periferia de Betim as casas sem reboco e as ruas recém-asfaltadas convivem com outros ritmos. Em uma delas está a oficina do Taíde, onde foram construídas muitas das carroças que circulam em Belo Horizonte.

Mais do que local de trabalho, o lugar é uma espécie de refúgio para seu dono e ponto de encontro com amigos. Ali, sossegado e concentrado na feitura dos veículos, Taíde passa todos os seus dias e algumas noites. Além das ferramentas e da desordem organizada típica das oficinas, o lugar tem uma pequena casa que funciona como depósito de materiais e local de descanso. Há ainda um pequeno curral, onde seu amigo Geraldo guarda um cavalo.

Os cantos do terreno abrigam as peças, separadas por tipos e funções. Numa sala estão os varões, extensões de madeira comprida, que, colocadas à frente da carroça, ligam o veículo ao animal. As outras peças de madeira, já cortadas em tamanhos específicos, estão em outra área coberta do terreno: *esqueleto, corrimão, ripa lateral, banco, tampa traseira* e *assoalhos*. Essas peças, montadas juntas, formam o corpo da carroça.

Próxima à marcenaria está a serralheria, que abriga materiais e ferramentas para a construção das ferragens da carroça: *eixo, triângulo, molas, jumelo, alavanca de freio, estribo*. Por fim, uma pequena sala guarda dezenas de pneus, de várias marcas e épocas. Quase todo o processo de fabricação é realizado por Taíde. Ele só não participa diretamente do corte de determinadas peças de madeira, da filetagem de algumas ferragens e das pinturas de ornamentação.

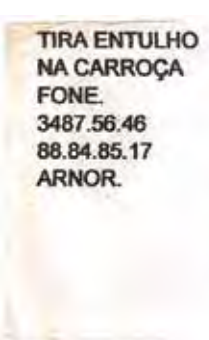
Taíde aprendeu sozinho a fazer carroças. "As primeiras carroças que fiz eu tirei medidas de outras. Eu mesmo peguei e fui fazendo, ninguém me ensinou. Uma vez eu levei umas molas para um senhor fazer. Ele, já velho de idade, fez as molas, mas ficou uma maior que a outra. Aí, para arrumar, tinha que pagar de novo. Eu falei, 'não, eu mesmo vou fazer'. Foi assim que comecei". Ele não sabe ao certo quando passou a dedicar-se exclusivamente à fabricação dos veículos. Há uns 14 anos sofreu um acidente numa carroça, quebrou o braço e largou de vez o ofício de pedreiro. Com o braço imobilizado por muito tempo, os filhos, então crianças, e a mulher ajudaram-no a terminar 7 carroças já encomendadas. Desde então, foi ganhando segurança e autonomia para criações e adaptações, e não parou mais. "As carroças minhas, todas elas, são pintadas. A maioria do pessoal já fala comigo, 'a cor que você fizer é essa mesmo, porque as suas carroças são todas bonitas'. O que mais tem na praça é verde, vermelho e amarelo. Azul tem um bocado bom também. Agora, charrete é só vermelho, alumínio ou então preto".

Taíde leva uma semana para construir uma carroça. Para instalar o freio, o tempo aumenta em mais um ou dois dias. A maioria de suas vendas é a prazo. "Hoje em dia, uma carroça financiada sai a R$3.250, com freio, pneu, tudo arrumadinho. A charrete é mais cara. A última que eu vendi foi R$4.500. E ela foi para perto do Padre Eustáquio. De Venda Nova pra cá... Pampulha, São Benedito... tudo tem carroça minha".

Em Belo Horizonte, são raros os fazedores de carroça. Conta-se do Zé da Égua, que trabalha na região do Padre Eustáquio, e de Jésus, na Pampulha. No São Geraldo, Paulo, carroceiro e motorista de caminhão, fabrica algumas esporadicamente. "As coisas vêm tudo acabando... Mas essa é uma tradição que eu acho difícil acabar. Porque tem pessoas que hoje não esttão querendo nada difícil, mas tem muita gente que continua gostando das coisas...", diz o fazedor de carroça, enquanto pinta de azul uma peça de madeira.

Cenas num ferro-velho

Os golpes de machado são precisos. A cada nova investida o retângulo enferrujado vai se desmanchando. Isopor, gás, plástico, fios e metais vão saindo da carcaça de um *freezer* velho de bebidas. Em poucos minutos, todo aquele corpo pesado, há pouco transportado por Daniel e pela égua Serena na carroça, reduz-se a estilhaços. As mãos verdes dos dois homens que assumiram a empreitada



são um indício de que acharam o que queriam, cobre. Por fim, separam ainda o motor, último pedaço de valor. Entre uma profusão de objetos cinza, verde e ferrugem, Daniel e os ajudantes caminham até o fundo do ferro-velho. Uma balança eletrônica registra o peso de 15 quilos para o motor e mais alguns outros para os fios retorcidos de cobre. O dono do estabelecimento anota os pesos e, com os dedos na calculadora, anuncia: 65 reais. Daniel recebe o dinheiro, separa 35 reais e entrega o resto aos dois rapazes.

Dentre as tantas relações que permeiam a vida do carroceiro, a rotina do ferro-velho é uma constante. A pouco mais de um quilômetro do bota-fora da Andradas, o estabelecimento é o destino certo não só dos carroceiros, mas de muitos carrinheiros da região e de pessoas que buscam ganhar algum dinheiro com objetos velhos ou quinquilharias que já não tenham serventia em casa.

Um dia antes, Daniel havia recolhido uma série de entulhos da casa de seu Pedro, cliente antigo dele e de seu pai. Recebera um pagamento justo pelas três viagens, mas que seguramente poderia ter sido um pouco maior. Para compensar, combinaram que no outro dia Daniel voltaria para pegar o que havia sobrado: o *freezer* antigo e 15 chapas de metal, que em qualquer depósito seriam vendidas como rufos. O novo serviço, assim, transformava-se numa complementação do pagamento.

Algo parecido aconteceria poucos dias depois. Três homens na carroça, passando por pequenas ruas de General Carneiro, carregavam uma banheira antiga, com mais de 100 quilos de ferro e quase um metro e meio de comprimento. O seu destino era o mesmo ferro-velho. O carregamento era uma espécie de agradecimento a seu Luís, dono da carroça, que, na semana anterior, havia vendido alguns porcos de seu Eulálio.

Há ainda os meninos do bota-fora, uma turma de uns 10 garotos, espécie de capitães da lata. De tempos em tempos, vários deles sobem com agilidade nas caçambas e, em poucos minutos, suspendem os braços – manchados de branco e até então mergulhados em restos de tijolos, computadores e cal –, trazendo à tona fios e mais fios de eletrônicos. O destino de tudo que juntam é o mesmo ferro-velho.

Capim

No período de chuvas, mais ou menos entre novembro e abril, é comum avistar carroceiros cortando capim em terrenos desocupados ou em alguma brecha de terra da cidade. "Hoje em dia está mais difícil, porque a prefeitura manda capinar e tem cada vez menos lotes vagos na cidade. Mas normalmente a gente pega nesses terrenos ou na beira do rio, antes que eles cortem", diz Olavo.

Existe uma variedade de espécies de capim na cidade, cada uma com sua particularidade. "Capim, tem aqueles que o animal come. Por exemplo, de braquiária cavalo não gosta de jeito nenhum. Só vaca que come, porque é um capim muito duro, e vaca rumina, cavalo não. E é também um capim amargo, e cavalo gosta mais de coisa adocicada, tanto é que ele gosta de cana. Para alimentação, a gente usa o angola, lapiê, doce... O que mais dá na cidade é o colonhão e a caninha doce. Aquele do lado do Arrudas é colonhão. Tem dois tipos de colonhão, o colonhão folha larga e o colonhão navalha. Todos os dois o animal come. Todas essas variedades, só de ver eu sei qual é".

O capim é um item essencial na alimentação dos animais, único que cresce na cidade e que ainda pode ser coletado sem custos. No período de chuvas, os carroceiros saem de duas a três vezes por semana para a coleta. Quando o corte não acontece em lotes públicos, a prática costuma funcionar por um sistema de trocas. O carroceiro corta o capim para seu animal, sem gastos financeiros, e o proprietário do lote tem seu terreno limpo, também gratuitamente. Os carroceiros estabelecem, assim, uma rede de relações na cidade, mapeada de acordo com a disponibilidade de capim. "A gente tem uns lugares na cidade, que a gente descobre... Até no fundo de umas casas pedimos pra cortar. É bom pra eles e pra gente. Tem várias casas que eu posso entrar e cortar capim, sem o dono estar lá, porque ele já sabe que sou eu", explica Olavo.

"Agora em abril, por exemplo, você acha capim em muitos lugares. Mas, de junho em diante, quando chega a seca mesmo, complica", diz. Quando o capim é escasso e os preços dos alimentos sobem, um animal chega a consumir, em um mês, o equivalente a 350 ou 400 reais. Isso corresponde a 300 quilos de farelo de trigo, 400 quilos de ração e 10 pacotes de feno. Para quem vive de uma renda mensal de aproximadamente 1.500 reais, são gastos significativos. "Quando está na seca mesmo, há muitos meses sem chover, o recurso é procurar todo lugar que seja brejado, porque aí tem capim o ano inteiro. Por exemplo, no Ana Lúcia, que é uma parte baixa da região, é muito úmido, então o ano inteiro a gente acha pelo menos umas pontinhas por lá. E tem uns outros recursos... igual o capim meloso, que é mais resistente ao tempo. Onde tem dele e ainda não foi cortado, a gente corta".

É NATAL

UHP - Urban Homesteading Project

Coletivo formado por Francisca Caporali, Laura Chipley e Pilar Ortiz.

A cidade de Nova Iorque é conhecida por seu lixo, tanto pela quantidade depositada nas calçadas dia após dia, quanto pela "qualidade" do lixo, no qual podem ser encontrados objetos, eletrodomésticos, móveis e livros, tudo em perfeito funcionamento. Nas semanas seguintes ao Natal, nota-se uma clara variação na paisagem das calçadas nova-iorquinas. As montanhas de sacolas pretas nas esquinas da cidade passam a estar acompanhadas de milhares de árvores natalinas.

Durante a década de 1980, a indústria das árvores de natal artificiais colocou em risco a velha tradição norte-americana de ir cortar o próprio pinheiro natalino. As fazendas de pinheiros (*x-mas tree farms*) continuam existindo, e atualmente disputam com a indústria das árvores artificiais o selo de "mais ecológico". As fazendas dizem que as árvores naturais produzem oxigênio enquanto crescem, são produzidas nos EUA (as artificiais são fabricadas na China) e, depois de utilizadas, podem ser transformadas em composto ou usadas para proteger encostas assoreadas. O problema é que esses argumentos não levam em consideração o impacto na biodiversidade e a quantidade de agrotóxico utilizado para manter os frágeis pinheiros longe das pragas.

Os Estados Unidos têm 200 mil alqueires de plantação de árvores natalinas. A população de Nova York gasta mais de 9 milhões de dólares por ano adornando suas casas em dezembro com pinheiros recém-cortados (cuja idade costuma variar entre 8 e 12 anos), que posteriormente serão abandonados nas ruas junto com caixas de presentes de papelão, garrafas plásticas e computadores velhos. A prefeitura de Nova York tem dois programas para recolher árvores e transformá-las em *mulch*, uma cobertura orgânica usada para proteger o solo de parques, praças e jardins comunitários durante o inverno. O primeiro acontece na segunda semana de janeiro, quando cada família leva sua árvore aos locais de reciclagem. As árvores também podem ser deixadas na calçada durante as duas primeiras semanas de janeiro, mas, se ainda tiverem alguma decoração (luzes, bolas, plásticos, etc), são recolhidas pelo lixo normal e seu destino passa a ser o aterro sanitário. A prefeitura de Nova Iorque anunciou que mais de 122.000 árvores foram recolhidas e recicladas em 2009 com essas campanhas. Em 2010, foram cerca de 147.000 árvores.

O projeto FOREST faz parte de uma série de pesquisas do coletivo Urban Homesteading Project (UHP) sobre a conexão entre rejeitos, problemas ambientais e interações sociais no espaço público de Nova Iorque. Durante as semanas seguintes ao Natal, no período

que antecedia a campanha da prefeitura para coleta e reciclagem, passamos a recolher as árvores que foram colocadas nas calçadas perto de nossas casas. As árvores foram transportadas para regiões industriais do bairro de Greenpoint, localizado na região Norte do Brooklyn, "ressuscitadas" e agrupadas em pequenas florestas. Era uma tentativa de refletir sobre o potencial que uma pequena fração dessas árvores descartadas teria no ambiente urbano.

O bairro de Greenpoint, um porto que recebeu todos os tipos de instalações industriais no século passado, é cenário de acidentes ecológicos de diversos tipos e ainda lida com as consequências dos descuidos do passado. O bairro vive tempos de mudanças urbanísticas: imponentes prédios de luxo são construídos, sombreando as casas tradicionalmente ocupadas por poloneses, e grandes lojas e novos restaurantes instalam-se nas principais ruas do bairro. Em meio à euforia do progresso, os novos habitantes se esquecem das diversas substâncias tóxicas que foram despejadas no solo da região e até mesmo da lagoa de óleo que ainda existe entre o solo e o lençol freático que já abasteceu toda a cidade do Brooklyn. Essa poluição resulta do maior vazamento de óleo do país até 2010 – quando foi ultrapassado em quantidade de barris de óleo despejados pelo famoso acidente ocorrido no Golfo do México. Queríamos fomentar o debate acerca de uma situação com a qual convivíamos diariamente e, então, criamos o projeto como um exercício de visualização de uma realidade alternativa.

O projeto contou com diversos aspectos colaborativos. Foi financiado por meio de uma campanha *crowdfunding* que serviu para alugar um pequeno caminhão de mudança por uma semana. O caminhão, com carroceria baú, servia tanto para recolher as árvores quanto para armazená-las de um dia para o outro. Fizemos uma chamada para que as pessoas do bairro enviassem fotos com a localização das árvores, para que pudéssemos chegar até elas antes do caminhão de lixo comum. Contamos também com a ajuda de conhecidos (e desconhecidos) para montar cada uma das florestas, e juntos resistimos aos dias mais frios daquele inverno e à neve que caía. Algumas das instalações chamavam a atenção dos passantes, que nos perguntavam do que se tratava, mas muitas das florestas pareciam se encaixar tão bem à paisagem que passavam despercebidas.

As árvores, mortas, deram vida à paisagem cinza até o final de semana chamado pela prefeitura de *Mulch Festival*, quando todas as árvores foram levadas ao parque do bairro e recicladas.

↓ Árvores de natal descartadas em Nova Iorque, UHP Project.

CONTRA A SUSTENTABILIDADE

John May

Doutor em geografia pela UCLA e professor da Daniels Faculty da Universidade de Toronto.
www.millionsofmovingparts.org

Era uma vez uma tribo que acreditava que tinha descoberto meios de melhorar a vida das pessoas. A tribo empregou esses meios e a vida melhorou. Por muitas gerações, os descendentes da tribo reproduziram a estratégia, sempre em busca de uma vida melhor. Até que um dia, perceberam que as ideias, práticas e ferramentas que vinham melhorando suas vidas estavam também degradando silenciosamente certas condições necessárias para a própria existência.

Aqui estamos. A vida se tornou mais confortável para muitos, mas a um custo considerável e crescente. Se quisermos fugir desse ciclo, temos que reconhecer que a modernidade foi excepcionalmente profícua para produzir impasses teóricos. E que qualquer discurso sobre sustentabilidade deve evitar a armadilha de se tornar mais uma solução moderna.

Hoje não é difícil perceber como a sustentabilidade pode ser facilmente minada: a garrafinha plástica de água em formato "ecológico" amassável, o SUV de luxo híbrido-elétrico da Cadillac, os milhões gastos por gigantes petrolíferas e mineradoras em campanhas publicitárias pelo meio ambiente. O charme do consumismo verde está na sua habilidade em ligar esclarecimento, emancipação e satisfação pessoal, que resultam numa ficção em que o consumo nega seus próprios impactos. Essas perversões são tão corriqueiras porque o discurso atual sobre sustentabilidade é conceitualmente incoerente e politicamente inadequado.

Até mesmo as definições gerais desse discurso escapam à lógica. Eis uma definição do livro *The philosophy of sustainable design*, de Jason McLennan: o design sustentável tem como objetivo "eliminar completamente, por um desenho habilidoso e sensível, o impacto ambiental de objetos físicos e serviços do ambiente construído". A circularidade seria cômica se não fosse tão preocupante.

A sustentabilidade é difícil de ser criticada não por apresentar um conjunto inatacável de princípios, mas porque é tão sem forma e vazia que é quase impossível situá-la. Como a pornografia ou a obscenidade, o design sustentável é tão óbvio que não precisa de uma definição clara. Para iniciar qualquer discurso realmente coerente sobre sustentabilidade, seria preciso reconhecer uma série de condições que se sobrepõem. Primeiro, há o problema dos objetos – o senso comum de que habitamos um mundo composto por coisas, e não pelos processos que vão da extração, passam pela produção e pelo consumo até chegar à degradação. De forma geral, a lógica do design permanece fixa naqueles breves momentos em que objetos assumem a forma de produtos, mas negligencia os enormes gastos de energia e recursos utilizados no processo de produção.

Há também o problema da novidade. Desde os anos 70, a vida útil do produto industrializado tem sido exponencialmente reduzida por estratégias explícitas de design, o que aniquilou toda uma noção coletiva de durabilidade numa única geração. A novidade em si mesma tornou-se o carro chefe da indústria de publicidade. Designers têm ajudado a vender não somente bens descartáveis, mas a própria ideia de descartabilidade.

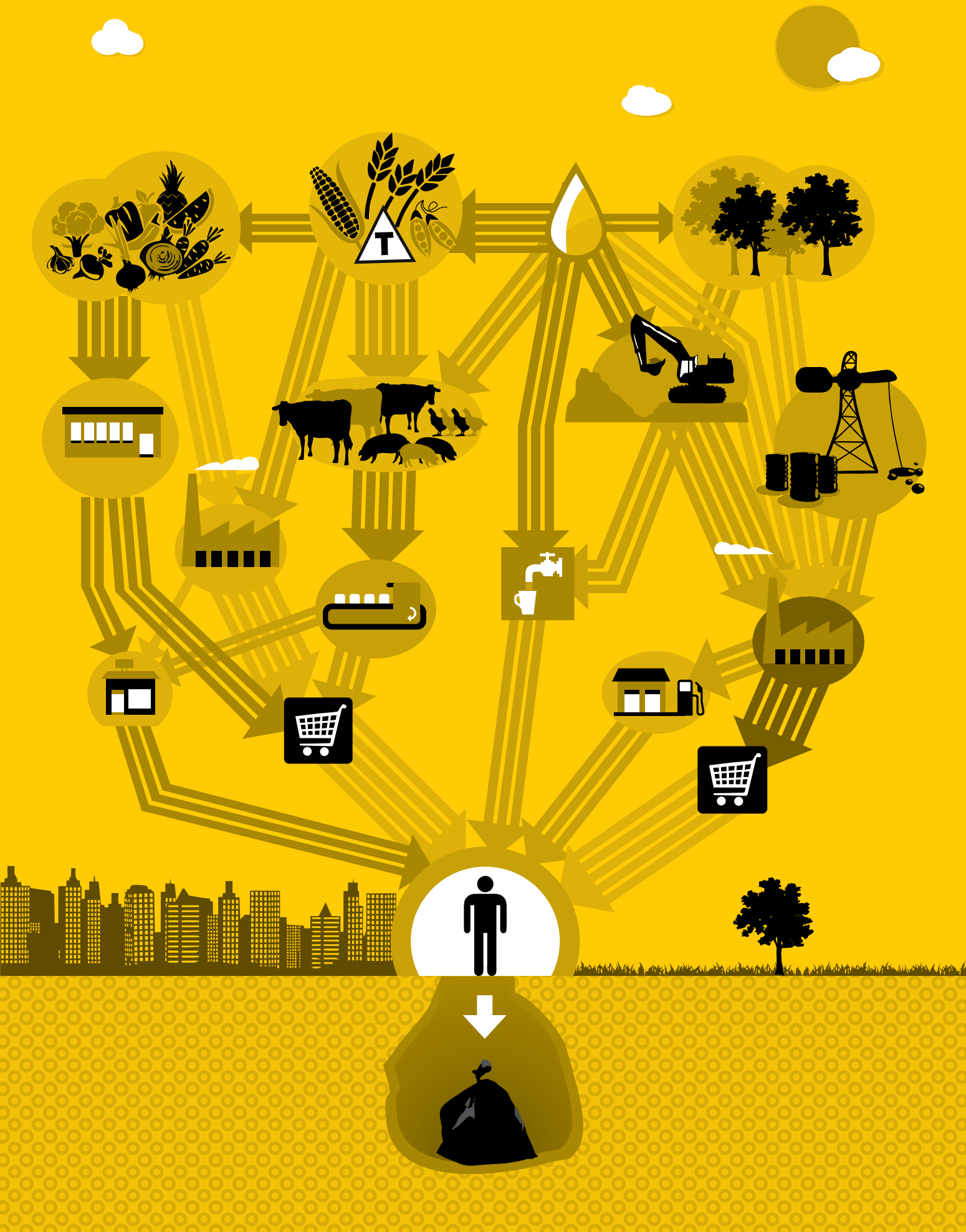
Esses dois problemas encontram um álibi na nossa cegueira em relação a uma questão mais ampla, a da externalização. Enterrado sob o alarde discursivo em torno das "infraestruturas verdes", está o fato de que a distribuição efetiva das maravilhas da modernidade (água limpa, ar puro, produtos lustrosos) sempre dependeu da externalização de seus subprodutos para lugares invisíveis: cidades periféricas, áreas rurais, o sul global, a atmosfera, o pulmão. Em termos materiais, esses acúmulos sempre superam os prazeres. Os lixões lançam toxinas, os índices de asma vão a mil, ecologias estranhas formam-se nas águas repletas de esgoto.

Entre o rico legado deixado pelo escritor alemão Max Sebald, está o livro de poesia *After Nature*. Será que o título pretende indicar um impulso romântico do tipo: uma sonata pode ser composta depois de Mozart? Ou o autor está descrevendo um momento em que a natureza deixa de ser um ponto de referência? Se for esse o caso, o poema se torna uma espécie de tributo, um último ritual para um mundo natural que desapareceu.

Prefiro uma outra leitura, mais esperançosa, segundo a qual o que morreu não é a natureza ela mesma, mas a crença de que o mundo natural pode ser medido, gerido e organizado pela tecnologia. Essa é uma ideia que continua a justificar e a alimentar nossos equivocados sonhos na área da engenharia, cegos em relação ao passado e à infinita lista de projetos bem planejados que acabam criando mais e novos problemas.

O discurso atual sobre design sustentável é vazio porque, mal começamos a nos dar conta das consequências dos nossos métodos modernos, já cedemos terreno demais à falta de rigor intelectual e às palavras fáceis das campanhas de marketing verde. Sustentabilidade hoje é mais imagem do que teoria ou política. E o design deveria problematizar sua cumplicidade com a imagem de um mundo "sustentado" por inovações incessantes, consumo responsável e infraestruturas eficientes. Até lá, a sustentabilidade permanecerá sendo pouco mais do que um *avatar* midiático de um modernismo aperfeiçoado da vida amaciada pelo estilo e conforto de um Verde bem fertilizado e petroquímico. Um Verde novo. Um Verde suicida.

↓ Marcelo de Podestá | www.podesta.com.br | **Abastecimento x Descarte** | 2013



EXPEDIENTE

Ministério da Cultura
Marta Suplicy | Ministra

Secretaria de Políticas Culturais
Sérgio Duarte Mamberti | Secretário

Associação dos Amigos da Casa de Rui Barbosa
João Maurício de Araújo Pinho | Presidente

Rede de Revistas
Programa Cultura e Pensamento
Sergio Cohn e Elisa Ventura | Coordenadores
Tatiana Louzada | Produtora
Luana Villutis | Coordenadora de rede
Filipe Gonçalves e Elisa Ramone | Assistentes de produção

Editores de PISEAGRAMA
Fernanda Regaldo, Renata Marquez, Roberto Andrés, Wellington Cançado

Colaboradores
Guto Lacaz, Fernanda Goulart, Antônio Carlos Figueiredo, Daniel Iglesias, Rafael Amato, Bernard London, Marcelo Prates, Apolo Heringer, Luciana Bragança, Bruno Walter Caporrino, William McDonough, Michael Braungart, Julio Cou Cámara, Nicola Twilley, Stephen Mallon, Basurama, Nian Pissolati, Francisca Caporali, Pilar Ortiz, Laura Chipley, John May, Marcelo Podestá, Marcelo Terça-Nada!.

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

Editoração e Diagramação
PISEAGRAMA e Orbi Design | Matheus Faria e Rubens Rangel | www.orbidesign.com

Revisão
Janine Rocha

Tradução
Roberto Andrés e Fernanda Regaldo: "Obsolescência programada contra a crise" e "Contra a sustentabilidade" dos originais em inglês, e "Autoparque de diversões" do original em espanhol; Renata Marquez: "O Gesto extravagante" e "Mergulho no esgoto dos originais em inglês.

Capa
Fotografia publicada em http://carrosantigos.wordpress.com, cedida por Nikollas Ramos.

Segunda e terceira capas
Intervenção de PISEAGRAMA sobre publicidades das revistas Alterosa e O Cruzeiro.

Publicidades das páginas 53 e 54
Intervenção de PISEAGRAMA sobre cartazes de campanhas publicitárias do Ministério da Saúde.

Impressão e Distribuição
Programa Cultura e Pensamento/MinC

Tiragem
10 mil exemplares

Número 05 | Janeiro 2013

ISSN 2179-4421
IMPRESSO NO BRASIL

Editora
Instituto Cidades Criativas - ICC
www.cidadescriativas.org.br

www.piseagrama.org | **contato@piseagrama.org**

Apoio

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.

DESCARTE ESTA REVISTA*

Na década de 1990, certa vez me deparei com um pequeno exemplar de um livro intitulado "Anônimos". Não estava numa livraria, nem numa biblioteca, mas no banco de uma praça. Sentei ao lado daquele pequeno livro. Antes de pegá-lo, esperei um tempo para ver se o dono voltaria. Como ninguém apareceu, peguei o livro e comecei a manuseá-lo.

O livro me lembrou algumas edições mimeografadas de publicações marginais das décadas de 70/80, embora tenha sido impresso em uma máquina fotocopiadora ou uma impressora laser. Além do ar artesanal, caseiro, havia em seu projeto gráfico, encadernação e acabamento um aspecto experimental. Na verdade, eu tinha acabado de encontrar uma caprichada publicação independente.

Na contra-capa, as seguintes palavras indicavam que talvez aquele livro não tivesse sido perdido, mas deixado ali propositalmente, uma doação ao acaso, como uma garrafa jogada ao mar:

> "estas nascerem para ser
> palavras ao vento...
> sopre-as a gosto
> em setembro
> ou
> como
> f(l)or"

A cada página do livro, um poema. Não havia qualquer referência a quem seria o autor dos textos ou quem teria editado aquela publicação.

Meses depois, um amigo encontrou uma outra edição de "Anônimos", dessa vez numa cabine telefônica de uma rodoviária. Ele conhecia a história do meu encontro com o pequeno impresso e foi em busca do autor daquele abandono. A única coisa que conseguiu descobrir era que um homem alto e careca tinha usado o telefone antes dele. Circulando pela rodoviária, nenhum sinal do abandonador de livros.

Marcamos um encontro para compararmos as duas edições do "Anônimos" e vimos que o formato, número de páginas, acabamento e até mesmo o conteúdo eram diferentes. Apenas as inscrições da capa e contra-capa eram iguais, e um ou outro poema se repetia.

Só tive notícia de mais uma outra história de "Anônimos" e me vinha um sorriso no rosto sempre que me lembrava dos poemas daquele livro, da despretensão das palavras que ele continha e de seu "sistema" de impressão e distribuição faça-você-mesmo.

No ano de 2003, recebi um email com um convite para uma ação sobre o aniversário da colisão de aviões nas torres gêmeas do World Trade Center em Nova Iorque. O mundo ainda estava atordoado – até hoje muitas facetas daquele ataque ainda não foram esclarecidas, a chamada "Guerra ao Terror" acabou por justificar uma série de violências e invasões a países árabes. O email que foi internacionalmente divulgado era a tradução da mobilização-convite vinda da França para que todos que quisessem se aventurar, realizassem silenciosos atentados poéticos:

> "no próximo dia 11 de setembro, sair à rua com um livro, dedicado a um desconhecido, abandonar este livro em um parque, um bar, um lugar público, para que seja encontrado como se fosse um presente".

Será que aquele editor anônimo tinha se mudado para a França e de lá articulava abandonos de publicações em escala global?

Ao abandonar um impresso, inúmeras possibilidades se abrem. Qual será o próximo destino daquela publicação? As mãos de um leitor atento? A biblioteca um colecionador compulsivo? Os olhos de quem precisa matar o tempo até o próximo compromisso? Uma estante empoeirada? Uma sala de espera de dentista, na triste companhia de revistas semanais de meses atrás?

Talvez não exista nenhuma relação entre as pessoas que organizaram as iniciativas acima. Ou talvez nosso personagem-editor tenha ainda inspirado (ou mesmo co-organizado) a existência do Bookcrossing (www.bookcrossing.com), um site que estimula pessoas de todo o mundo a "libertarem" seus livros em locais públicos e, através de um sistema de rastreamento, permite acompanhar as idas e vindas de cada publicação: onde e quando foi abandonado, onde foi encontrado e para onde está indo. O percurso de cada livro é quase uma pequena narrativa construída entre inúmeras possibilidades de encontro e abando. Livros viajando ao redor do mundo, em rotas construídas continuamente.

***Fica o convite: depois que você acabar de ler este exemplar da PISEAGRAMA, abandone-o num local público e acompanhe o fluxo da revista no site www.bookcrossing.com/searchbooks?title=piseagrama**

ANUNCIE AQUI

ISSN 2179-4421 R$0,00 02

Em 1970, a indústria automobilística brasileira crescia três vezes mais do que a média industrial do país. No auge do Milagre Econômico, enquanto Roberto Carlos pisava fundo nas curvas da estrada de Santos, o general Médici brindava ao tamanho da frota do país: 1,3 milhões de bólides. Os números oficiais não incluíam, porém, milhares de Chevrolets, Pontiacs, Mercuries, Nashes, Buicks, Oldsmobiles, Aero Willies e outros calhambeques importados que já tinham ido para o ferro velho.

Hoje, da frota estimada em mais de 42 milhões de automóveis, é possível que cerca de 12 milhões já tenham deixado de circular. Mas não é fácil se despedir do carango pelas vias da burocracia oficial. Além de apresentar a documentação em ordem, sem multas ou encargos atrasados, o proprietário deve preencher formulários, pagar taxas, entregar as placas e providenciar o recorte do número do chassi. Sem um programa abrangente de reciclagem, no Brasil os carros velhos costumam encerrar seus dias nos desmanches ilegais. Apenas 1,5% da sucata de ferro e aço do país tem como origem os automóveis descartados.

Outra solução é abandonar o carro. Basta que o veículo permaneça por cinco dias estacionado num mesmo local em via pública para que as autoridades tomem, no lugar do proprietário, as devidas providências. Em São Paulo são retirados das ruas três carros por dia.

Ministério da Cultura e PETROBRAS apresentam PROGRAMA CULTURA E PENSAMENTO

parceria | apoio | realização |

LEI DE INCENTIVO À CULTURA · Brasiliana USP · REDEDEREVISTAS · RNP · Ministério da Educação · FAPEX · Associação dos Amigos da Casa de Rui Barbosa · Secretaria de Políticas Culturais · Ministério da Cultura · BRASIL PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA

Esta revista foi contemplada pela seleção pública de revistas culturais do Programa Cultura e Pensamento 2009/2010.