

PISEAGRAMA⁰⁷

Efeito pedalada, Dream bike delivery, Devagar: crianças, A vida entre edifícios, Olhar no olho do outro, A invenção do criminoso, De rolê, Um erradio na Cidade Nova, Expresso da história, Vida pedestre, Semáforos, Bicicleta irresistível, Amsterdam traffic, Pedestrianismo, O cortejo errante, Calçadas mutantes, Minha agência sua casa, Idas e vindas, Passeio aquático por São Paulo, À margem de Itaipu, Notícias de América

PASSEIO



PASSEIO

→ Capa

Na década de 1960, enquanto a utopia modernista sucumbia ao autoritarismo militar, a ditadura do asfalto e o milagre do concreto proporcionavam a invasão das cidades brasileiras por carros e empreiteiras. Às vésperas de seus 70 anos, a cidade de Belo Horizonte era um canteiro de obras. Com o projeto Nova BH 66, córregos foram enterrados, árvores cortadas e um milhão de metros quadrados de vias asfaltadas, enquanto menos de 3 mil metros quadrados de passeios foram construídos. Em publicidades, a prefeitura fazia chacota dos descontentes e convidava os munícipes a passearem para sentir “o cheiro de asfalto novo” e “o ondular gostoso de dentro do carro”. Em poucos anos, a capital mineira, conhecida pela qualidade do seu ar, veria multiplicar por cinco as mortes por bronquite, asma e enfisema pulmonar. No viaduto Santa Tereza, um dos marcos da modernidade das alterosas e espaço privilegiado do footing que ia da Floresta ao Parque Municipal, os trilhos dos bondes seriam definitivamente sepultados pela camada fumegante de betume. A moça de salto torcia o nariz com a precariedade da passarela mas não poderia imaginar que cinco décadas mais tarde, a cidade estaria prestes a ser atropelada por uma novíssima Nova BH, bonde seria apenas uma gíria dos rolezeiros de domingo e circular a pé, tarefa cada vez mais árdua.

-
- | | | | |
|----|--|-----|---|
| 02 | Efeito pedalada
Marc Augé | 60 | Bicicleta irresistível
John Pucher e Ralph Buehler |
| | Dream bike delivery
Jessica Findley | | Amsterdam traffic
Hans van der Meer |
| 08 | Devagar: crianças
Fernanda Regaldo | 72 | Pedestrianismo
Matthew Algeo |
| 14 | A vida entre edifícios
Jan Gehl | 78 | O cortejo errante
Roberto Andrés |
| 22 | Olhar no olho do outro
Maria Rita Kehl | 88 | Calçadas mutantes
Yusuf Etiman |
| | A invenção do criminoso
Comum | 98 | Minha agência, sua casa
Rosana Eduardo da Silva Leal |
| 32 | De rolê
Carolina Abreu | | Idas e vindas
Diogo de Moraes |
| 38 | Um erradio na Cidade Nova
Bruno Carvalho | 104 | Passeio aquático por São Paulo
Ángela León |
| 44 | Expresso da história
HeHe | 114 | À margem de Itaipu
Claudia Washington e Lúcio de Araújo |
| 50 | Vida pedestre
Renata Marquez | 120 | Notícias de América
Paulo Nazareth |
| | Semáforos
Francis Alÿs | | |



EFEITO PEDALADA

Texto de Marc Augé

Dream Bike Delivery, série de pinturas de Jessica Findley

As bicicletas ganham o mundo, tornam-se partes indissociáveis daqueles que as pedalam, dissolvem barreiras sociais, fazem submergir a poluição do petróleo e o proselitismo religioso. O politeísmo ciclista subverteu o monoteísmo petrolífero.



Deixemos livre a imaginação. Imaginemos uma cidade grande – Paris, por exemplo – daqui a trinta anos. O problema da circulação terá sido resolvido de uma vez por todas. Os bondes, ônibus e trens subterrâneos terão se expandido abundantemente até a última fronteira da antiga região parisiense. Os transportes públicos ignoram o traçado tradicional da Paris *intramuros* e, nesse vasto complexo, os itinerários transversais, cada dia mais numerosos, permitem unir os diversos pontos da maneira mais direta possível. Entre cinco e nove da manhã, circulam os veículos de entrega, carga e descarga. Naturalmente, os veículos prioritários (ambulâncias, médicos, bombeiros ou a polícia) têm hierarquia revogatória. Para os demais, imensas torres de estacionamento – projetadas pelos mais eminentes arquitetos do planeta – constituem, em distintos pontos, os limites da Grande Paris, e são curiosidades monumentais muito apreciadas pelos turistas.

Os motoristas de carro e os motociclistas vão até esses pontos buscar os seus veículos quando querem sair da capital. Alguns preferem guardar seus carros mais perto de casa, estacionados na sua própria garagem, e, para tanto, têm uma autorização que lhes permite sair de Paris e voltar para casa através de um dos quatro itinerários de saída e entrada reservados para os carros. Essa tolerância não se aplica aos carros novos e estima-se que, num prazo relativamente curto, desaparecerão os quatro itinerários. Proibido o trânsito de automóveis dentro da cidade, o conjunto dos espaços de circulação cresceu enormemente graças à supressão dos lugares onde estacionar é permitido. Consequentemente, os veículos prioritários, bondes, ônibus e táxis se deslocam fácil e comodamente nas suas vias cor-

respondentes; enquanto isso, há a faixa reservada para os ciclistas, assim como a calçada corresponde aos pedestres.

Bicicletas podem ser alugadas em todas as grandes estações de trem e perto de quase todas as estações de metrô, bonde e ônibus. Existem também amplos estacionamentos para bicicletas. O aluguel é particularmente interessante para os visitantes (Paris continua sendo o primeiro destino turístico do planeta), pois muitos parisienses já são proprietários de seu meio de deslocamento preferido, e, com frequência, se ocupam em distingui-lo com algum toque pessoal.

A personalização das bicicletas é muito mais refinada e criativa do que a dos carros, que consistia, sobretudo, em agregar-lhes pequenos objetos de fetiche – bonecos de pano, imagens de São Cristóvão ou qualquer classe de talismã de diversas índoles. Desde o início do século XXI, muitos ciclistas reinventam seu veículo, às vezes modificando radicalmente a forma. Convém dizer que a bicicleta é, em si mesma, um objeto pequeno e incorporado, e não um espaço habitado, como é o do automóvel. Não guarda nada, não se decora o interior, ainda que pequenos trabalhos artesanais possam ser agregados. No limite entre esses apliques e os objetos de fetiche, estão essencialmente os acessórios que permitem transportar certa quantidade de coisas: os cestos ou as bolsas. Também são importantes as diversas formas de iluminação ou placas refletoras que reforçam a segurança. No limite entre o interior decorado e a incorporação, estão as roupas que os ciclistas decidem usar e que também podem responder a uma preocupação com a segurança (capacetes, capas com faixas luminosas, etc.) ou simplesmente a questões de comodidade ou hábito.



E, assim como no século anterior, cada um elege a sua bicicleta, a cor, o estilo e outros detalhes para que ela possa ser reconhecida rapidamente dentre as demais. Paciente e fiel, ela faz parte de seu proprietário. O vínculo que os une faz lembrar um pouco o que evocava Aristófanes no *Banquete de Platão*: o verdadeiro ciclista não existe plenamente sem que lhe seja restituída a metade perdida de seu ser inicial, ou seja, ele existe quando se confunde com sua bicicleta num só corpo. O vínculo que os une é um vínculo de amor e, literalmente, de reconhecimento, que o tempo não destrói, mas assegura, se preciso for, mediante recordações e a nostalgia da separação.

Os “artesãos” levam muito mais longe o trabalho de personalização, com muita engenhosidade. Alguns até reinventaram a bicicleta alargando o guidão, colocando o assento para trás, a fim de melhorar, teoricamente, o rendimento do esforço físico, cujas virtudes econômicas haviam abalado Illich décadas antes. Alguns se reclinam sobre a bicicleta como se fosse uma cama. Outros dominam a rua debruçados em suas máquinas de rodas imensas, como se estivessem sobre palafitas. Na verdade, em todas essas práticas está presente a preocupação por fazer-se notar: quanto mais original é o velocípede, mais visível é quem o conduz. Há até sites populares na Internet que celebram essas invenções. As pessoas reconhecem os ciclistas, sabem seus nomes ou apelidos quando os veem passar (alguns levam uma pequena bandeira com suas cores, que pode ser vista à distância). Esse é o novo espetáculo das ruas.

Unindo o útil ao agradável, outros anexaram carrinhos e percorrem os mercados entregando mercadorias – e são sucesso entre os turistas. Tradicionalistas, esforçam-se por

seguir o ritmo perdido dos anos passados e por cumprir a tarefa que, um século antes, era dos vendedores de frutas e hortaliças a cada estação. Apesar do aquecimento acelerado do planeta e das perturbações climáticas – que continuam surpreendendo os mais velhos, embora os menores de trinta os considerem naturais – e apesar da globalização do mercado de alimentação, muitos fazem como se tudo fosse como antes e só vendem castanhas no inverno, cerejas na primavera, melões no verão e cogumelos no outono. Nunca se sabe com certeza a procedência desses produtos supostamente de estação, mas dá gosto alentar esses mercados de ilusão e nostalgia.

Por outro lado, há alguns anos a moda tende ao retrô e por todos os lados se veem “ciclotaxis”, carrinhos chineses a pedalada que se inspiram nos que cortavam as ruas de Paris um século antes, no período da guerra e da ocupação alemã. Quando é preciso, os seus condutores recorrem à ajuda de motores elétricos relativamente potentes e absolutamente não contaminantes, com os quais podem transportar comodamente dois adultos. Os que mais apreciam os “ciclotaxis” são os turistas e os da quinta idade. Os motores elétricos integrados, quase invisíveis e completamente silenciosos, são muito úteis em encostas empinadas para aqueles com a desvantagem da fragilidade – em razão da idade ou de uma debilidade passageira –, mas eles recuperam a moral quando tomam consciência do espetáculo de excessiva facilidade que oferecem aos que os observam. O motor elétrico é o instrumento da perfeita igualdade. A única forma indiscutível de discriminação positiva.

As bicicletas duplas, chamadas de *tandems*, estão na moda novamente. Belo símbolo da necessária solidariedade



dos casais, elas estimulam novas expressões para celebrar a amizade e o amor, tais como “compartilhar o *tandem*” ou “pedalar juntos”. Espíritos mais complicados reinventaram as bicicletas com três assentos, semelhantes às que existiam em 1936, como comprovam os documentos da época, exibidos como se fossem premonitórios.

O efeito

“Efeito pedalada” é a nova expressão da moda, em substituição à expressão “efeito borboleta”, usada anteriormente com o mesmo sentido. Como podemos lembrar, o “efeito borboleta” surgiu em 1972, na conferência do meteorologista Lorenz, com a provocativa pergunta que lhe dava título: “[...] o bater de asas de uma borboleta no Brasil pode provocar um tornado no Texas?” Hoje, os cientistas sociais se perguntam se a teoria do caos não poderia ser aplicada com uma pertinência ainda maior à atualidade mundial.

Com o sentido agudo da predição retrospectiva que frequentemente os caracteriza, os cientistas sociais salientam que possivelmente tudo começou um dia com a iniciativa municipal de uma cidade da Europa do Norte, com o propósito de oficializar e proteger a primeira pedalada de um cidadão. O exemplo se expandiu como um rastro de pólvora, como ocorreu na França. Primeiro em algumas cidades menores, depois em Lyon e Paris e rapidamente em todas as demais cidades francesas, mas também – e sobretudo – em todas as metrópoles mundiais.

O aumento da qualidade de vida e a melhora da situação ecológica do planeta são as consequências mais evidentes para a maioria, mas os efeitos secundários são simplesmente assombrosos, principalmente na esfera so-

cial e na política. As barreiras entre classes evidenciam-se ou entram em colapso. As potências petrolíferas têm cada vez menos clientes e, como uma consequência que deixa entusiasmados os observadores mais materialistas, o proselitismo religioso submerge. Temos a impressão de que o politeísmo ciclista subverteu o monoteísmo petrolífero. Certamente há uma competição feroz na fabricação de bicicletas, mas o público potencial é enorme e, além disso, as exigências aumentam constantemente. As bicicletas africanas estão dificultando a vida dos fabricantes asiáticos.

Pesquisadores multiplicam os descobrimentos ou redescobrimientos (bicicletas dobráveis, portáteis, *mountain bikes*, musicais, insubmergíveis, aquáticas, bicicletas a vela...). Os cientistas estão a um passo de descobrir como capturar e transformar a energia despendida pelos ciclistas; para tanto, estão sendo construídas estradas experimentais especialmente equipadas. Acredita-se que com esse aproveitamento poderiam ser alimentados setores completos do campo energético. Às vezes, alguns manifestam o medo de que o frescor inicial do movimento ciclista mundial fique eventualmente afetado por essas derivações, mas, por enquanto, o entusiasmo permanece intacto.

Convocados por numerosos governos (“Ciclistas do mundo, uni-vos!”) em Pequim, Joanesburgo e São Francisco, milhões de ciclistas de todas as idades participam de festas gigantescas. A produção está a pleno vapor. Os técnicos em comercialização e promoção rivalizam em engenhosidade. O capitalismo tira seu proveito, mas as exigências dos usuários no campo da organização do trabalho, da educação e do tempo livre são tais que surge o seguinte questionamento: se finalmente a prática da bicicleta não



será o que permitiu inventar a terceira via, aquela que, entre o liberalismo e o socialismo, preocupa-se antes de tudo com a felicidade dos indivíduos. Foram organizadas conferências internacionais para se analisar mais profundamente a questão. As duas últimas, realizadas no campus de Aubervilliers (“A bicicleta e o fim das ideologias”, de 2036, e “A bicicleta ou a morte de Deus”, de 2037), tiveram repercussão mundial.

Finalmente, algumas iniciativas felizes comprovaram que o homem genérico (o ser humano, homem ou mulher, jovem ou velho) e seu novo camelo formam, de agora em diante, um só ser. A mais recente dessas iniciativas é também a mais vertiginosa, e sua imagem ficará gravada indelévelmente nas nossas memórias: desde que o primeiro ser humano pedalou em Marte sob o olhar de nove milhões de terráqueos, alguma coisa mudou na história do planeta e na consciência dos homens.

Com os pés no chão

Evocar demasiadamente a utopia pode fazer-nos correr o risco de uma queda muito alta. Por isso, encerro essa evocação da pedalada na ausência de gravidade. Entretanto, creio que hoje conhecemos e reconhecemos a falta de gravidade mais do que nunca. As imagens do mundo atual ressuscitam esse sonho enquanto nos oferecem o espetáculo de aviões gigantescos que levantam voo levando a bordo centenas de passageiros, de foguetes decolando majestosamente do Cabo Canaveral, do cintilar – na tela de nossos televisores – de megalópoles filmadas à noite de um helicóptero invisível, do espetáculo do planeta observado de satélites e até de personagens fictícios, como Batman ou Homem-Aranha, propulsionados por efeitos especiais.

Se essas imagens nos fascinam, é porque ilustram e despertam nosso desejo de escapar da gravidade do cotidiano. Não há dúvida de que o uso da bicicleta nos permite satisfazer em parte esse desejo de fluidez, leveza (estava quase dizendo “de liquidez”), esse desejo que expressam tão bem as palavras que utilizamos para falar das novas tecnologias (“surfamos” ou “navegamos” pela Internet). “Os rios são caminhos que andam”, escreveu Pascal. É compreensível que, de modo inverso, os homens tenham desejos de transformar os caminhos em rios. Sem outro auxílio que não a força do corpo, a bicicleta oferece a oportunidade de realizar, em certa medida, o ideal de mobilidade natural e fluida. O sonho do ciclista é identificar-se na terra com o peixe na água ou a ave no céu, mesmo quando é preciso aceitar as limitações que o espaço lhe impõe. Pois o mérito do ciclismo – a diferença dessa ilusão demasiado sedutora – é precisamente nos proporcionar uma consciência mais aguda do espaço e do tempo.

Podemos ver claramente isso em Paris, onde as bicicletas de aluguel se acumulam nas estações situadas na base dos declives. As caminhonetes encarregadas da provisão das estações se ocupam da tarefa de recarregar os topos das ladeiras, permitindo que aqueles que assim o desejem se entreguem sem problemas às delícias da roda livre e da descida sem fim. Mas até esses usuários esquivos do esforço muscular aprendem, à sua maneira, a explorar o espaço e a paisagem concretos. Se resistem a subir a rua Saint-Jacques ou a des Martyrs, nem sempre o fazem porque querem ou por puro hedonismo; frequentemente evitam o esforço porque tomam consciência da própria idade ou sentem que estão fora de forma – e



remediam essa debilidade da melhor maneira possível. Passado algum tempo, depois de uma dieta mais saudável e algum exercício físico, farão nova tentativa.

O milagre da bicicleta é a sua persuasão suave, que faz as vezes de uma amável chamada à ordem biológica, assim como impõe uma vigilância mínima a todo aficionado à sua prática. Todos os convites à passividade se desfazem quando os ciclistas montam numa bicicleta. O ciclista passa a ser responsável por si mesmo e imediatamente toma consciência disso. Simultaneamente ele toma consciência do lugar que lhe corresponde – passível de ser percorrido em todos os sentidos –, assim como dos itinerários que o distanciam desse lugar e dos outros que o trazem de volta. Se, além disso, pensarmos que, em geral, a prática da bicicleta nos oferece a possibilidade de submersão nas recordações de infância e na continuidade da própria vida, podemos chegar à conclusão de que a experiência da prática ciclista é uma prova existencial fundamental, que assegura a consciência identitária daqueles que a ela se entregam: pedalo, logo existo.

O sucesso atual da bicicleta, sobretudo entre os jovens, é antes de tudo um fato revelador, um sintoma. De fato, o que nos escapa hoje, neste mundo de imagens e mensagens midiáticas, é fundamentalmente o princípio de realidade. Somos presenteados, a um custo muito baixo e a todo momento, com a expressão do nosso sentimento de existir, sem percebermos até que ponto essa opinião é modelada pelo meio ambiente.

Em parte, a moda da bicicleta revela sem dúvida esse fenômeno de opinião, mas, desde o momento em que montamos numa delas, as coisas mudam e nos reencontramos conosco mesmos. O mundo exterior nos é impos-

to concretamente, em suas dimensões físicas; oferece-nos resistência e nos obriga a um esforço de vontade, mas, ao mesmo tempo, se abre como um espaço de liberdade íntima e de iniciativa pessoal, como um espaço poético no sentido pleno e primeiro do termo: como *poiesis* ou criação.

As crianças, mais que os adultos, são filósofas por natureza e se interrogam constantemente. Ainda não estão habituadas e o espetáculo das coisas inertes as surpreende tanto quanto o das diversas formas de vida. Ao mesmo tempo, se comportam como poetas; brincam, inventam ficções, mas, distintamente do adolescente – que sempre corre o risco de cultivar a neurose e de se deixar apressar pelas fantasias de seus sonhos diurnos, como nos lembra Freud no artigo “O poeta e a fantasia” –, as crianças sabem considerar as circunstâncias e distinguem seu mundo lúdico do mundo real. Subir numa bicicleta nos devolve, por um lado, uma alma de criança e, assim, nos restitui a capacidade de brincar e o sentido do real.

Assim, o emprego da bicicleta constitui uma espécie de recordatório (como quando se reforça uma dose de vacina), mas também de formação contínua para o aprendizado da liberdade, da lucidez e – através delas, talvez – de algo que se assemelharia à felicidade. O mero fato de que a prática da bicicleta proporcione assim uma dimensão perceptível ao sonho de um mundo utópico – no qual o prazer de viver seria a prioridade de cada um e asseguraria o respeito de todos – nos dá uma razão para ter esperanças. Retorno à utopia ou retorno ao real: dá no mesmo. Viva as bicicletas para transformar a vida! O ciclismo é um humanismo. *

DEVAGAR: CRIANÇAS

É preciso diminuir a velocidade e mudar a perspectiva para que a cidade deixe de ser um reduto de perigos para o pequeno cidadão.

Fernanda Regaldo

Imagine-se com pouco mais de um metro de altura. De joelhos, talvez você consiga resultados melhores. Agora se imagine atravessando uma avenida com seu corpo de pessoa pequenina. O sinal está para fechar, o homenzinho está piscando em alerta, os motores dos carros – esses monstros de metal cujos faróis batem mais ou menos na altura de seus olhos – já começam a rosar. Você não tem mais do que seis anos. A sua mãe ensinou que o homenzinho deve estar verde. Mas ela também ensinou, em lições um tanto abstratas, que não se deve correr ao atravessar a rua (você, com suas perninhas ainda pouco coordenadas, poderia acabar caindo). Buzinas e motores ecoam por todo lado. O que fazer?

Imagine-se assim, completamente sozinho, num passeio pela cidade. (A sua mãe, muito provavelmente, ensinou que você não deveria estar fazendo isso sem um adulto, mas esqueça esse detalhe por um instante – você já está suficientemente tenso.) Além de atravessar ruas, você deverá passar por calçadas estreitas e esburacadas,

enfrentar a desertidão da avenida central por onde corre um rio fétido e a aridez sem árvores e sem sombras das ruas adjacentes, contornar caminhões encostados no meio fio, tentar enxergar, nas pontas dos pés (seus joelhos), o que pode haver para além da linha de carros mal estacionados. Imagine-se então tomando um ônibus, os degraus como uma grande escalada depois das baforadas de fumaça no ponto.

Sobre seus joelhos, você talvez já esteja apavorado. A rua, afinal, não é para crianças. Sobre seus joelhos, talvez fique mais evidente: a cidade é uma aberração. Há algumas décadas, contudo, crianças andavam a pé por aí sem que isso causasse frio na espinha de ninguém. Minha mãe ia a pé à escola. O seu pai provavelmente jogava bola na rua. Nossos avós pescavam em córregos distantes de casa.

No Brasil, faltam dados sobre a quantidade de crianças que se deslocam a pé. Nas estatísticas sobre mobilidade urbana, chega-se a elas, assim como aos adultos, por subtração. Aqueles que andam a pé são taxados pela



negatividade econômica de seu movimento e caem automaticamente no grupo genérico do “transporte não motorizado”, apesar de ainda responderem pela maior parte dos deslocamentos realizados nas cidades. O que pode ser afirmado por simples observação é que as crianças andam cada vez menos e que – seguindo a lógica das estatísticas, que informa e se retroalimenta da ordem das coisas – elas andam por falta de escolha.

O pesquisador italiano Francesco Tonucci propõe uma imagem interessante para elaborarmos a relação atual das crianças com o ambiente urbano. Estaríamos vivendo uma fábula às avessas: se até há pouco tempo havia um papel desempenhado no imaginário infantil pelo bosque – por excelência, o lugar obscuro, indecifrável e impenetrável, em que se escondiam coisas e seres terríveis –, esse papel passa a ser desempenhado pela própria cidade, que costumava ser território aberto, dominável e mapeável.

As certezas e a segurança estão agora entre quatro paredes, e é entre elas que se desenrolam, pontualíssimas, uma miríade de atividades, conectadas entre si por passeios modorrentos de carro: natação às 9h, balé, judô, futebol, canto, circo, flauta, skate (até o skate) às 11h. Inglês às terças e quintas. Matemática depois da aula. A rua, a praça, o morro, o matagal, o campinho transformaram-se em linhas, mais ou menos retas e absolutamente abstratas, entre um edifício e outro. Neles, atividades equilibradamente calculadas e tempos meticulosamente controlados produzem crianças alheias ao mundo ao seu redor – esse mundo inacessível que pode esconder violências atrozes.

Se nossos avós se perdiam entre casas e terrenos baldios na volta da pescaria, as crianças da vasta classe média de hoje dificilmente têm a chance de voltar sozinhas para casa nas cidades brasileiras, e não seria um exagero dizer que a chance de se perderem é escassa fora dos *shopping centers*. Há, no entanto, um elemento de liberdade na possibilidade de se perder, intrinsecamente ligado à possibilidade de se orientar, ou seja, de se estabelecer com o território uma relação de desenvoltura e reconhecimento.

Mikael Colville-Andersen – autor do blog “Copenhaguenize” e defensor ferrenho da vida ciclista e de políticas públicas que a tornem possível e desejável – descreve Copenhague como uma cidade em que os nomes das ruas são praticamente irrelevantes para a vida que nelas se desenrola. Numa cidade em que 71% da população não dispõe de um automóvel, pedestres e ciclistas costumam se orientar não por nomes, mas por referências espaciais. “Virando à esquerda depois da padaria com os banquinhos, você encontra uma agência dos correios. Vire a direita mais à

frente, quando avistar um prédio amarelo”. As ruas deixam de ser abstração para se tornar algo concreto e vivido. Em Copenhague, mais da metade das crianças vão de bicicleta para a escola regularmente.

Nos Estados Unidos, o número de crianças que vão à escola a pé ou de bicicleta não chega a 20%. No entanto, entre 70 e 80% dos adultos costumavam fazê-lo em sua infância. Partindo desses números, o pesquisador Bruce Appleyard investiga as relações de crianças norte-americanas com seus bairros e comunidades. Trabalhando com mapas elaborados por elas mesmas, o pesquisador constata que tendem a surgir, nos bairros de tráfego intenso e maior dependência do automóvel, desenhos que representam pouco mais do que as vias de ligação direta entre casa e escola e os percursos regularmente percorridos de carro. Resumindo: a comunidade some. Já em bairros em que é possível se deslocar a pé ou de bicicleta, os mapas apresentam uma rede mais complexa e completa de lugares e pessoas que permeiam os caminhos costumeiros.

Appleyard conclui que a dependência do carro e a exposição ao tráfego afetam a percepção da criança, isolando-a, não só física, mas mental e afetivamente, de seu entorno. Mas, por ter trabalhado em áreas onde ocorreram reformas urbanas, ressalta também que essa percepção se transforma rapidamente: basta uma ciclovia segura ou uma calçada mais larga com cruzamentos protegidos, que permitam passeios a pé ou de bicicleta, para se restabelecer a ligação entre a criança e sua cidade.

Não é à toa que pais e crianças em várias cidades do mundo têm adotado formas alternativas de transporte escolar, como o *Pedibus* ou ônibus a pé. Trata-se de um sistema simples de transporte coletivo: um ou mais adultos acompanham um grupo de crianças até a escola, a pé. Cada casa uma parada. Cada caminhada, um encontro com a vizinhança e com o balé diário de suas ruas. Há até aplicativos para celular que ajudam os pais a se organizarem, estabelecendo trajetos, paradas e sistemas rotativos de acompanhantes. Propostas como o *Pedibus* apostam na construção de uma territorialidade e de uma sensibilidade para o mundo ao redor: as crianças, nos percursos diários por territórios reconhecíveis, podem estabelecer relações de orientação e, fundamentalmente, de segurança, com as cores dos portões, os cachorros e os jardins de cada casa e com atendentes e comerciantes, lavadores de carros e velhos sentados no

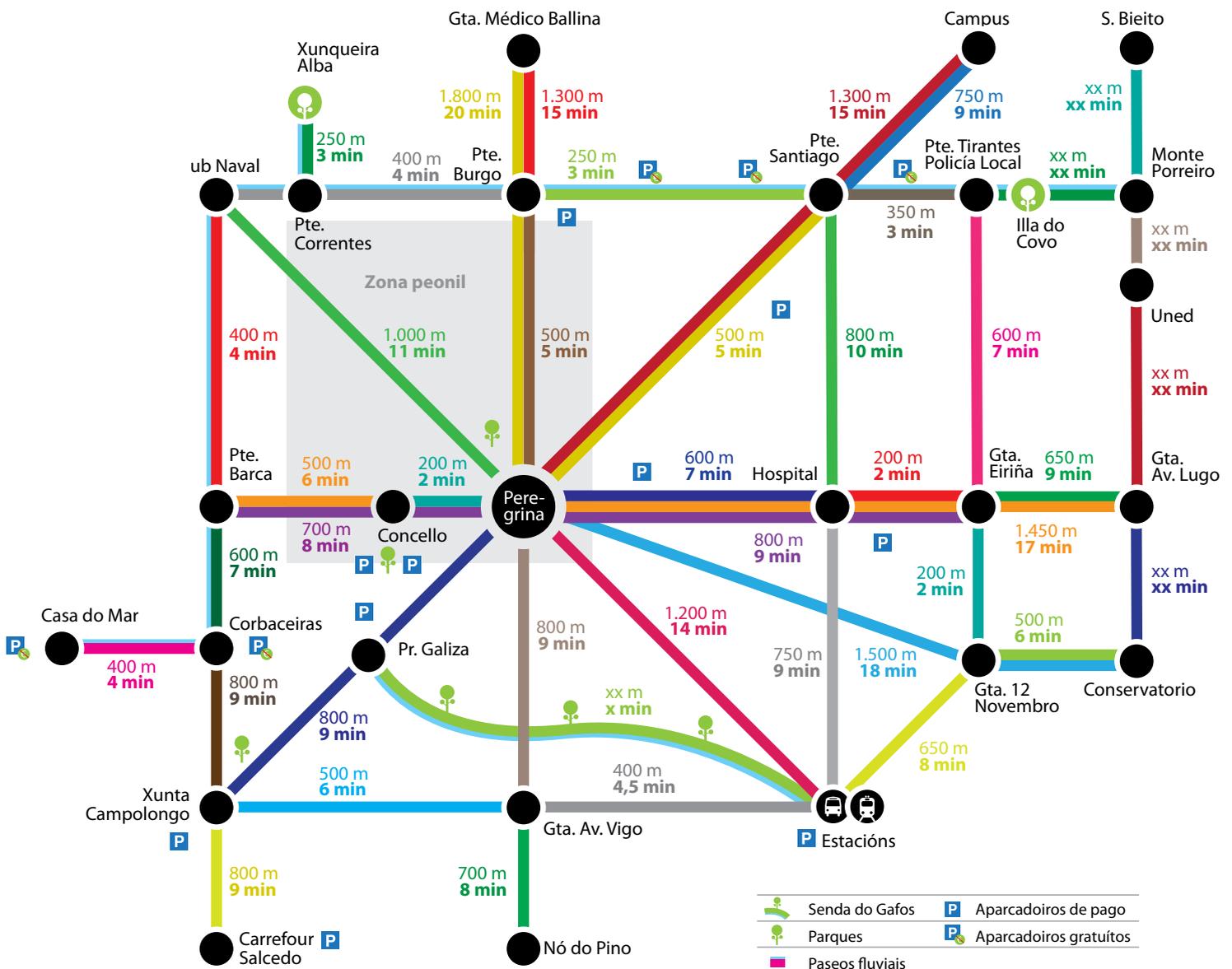
metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fíxate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



bar de cada rua – apesar de, e tendo como suporte, a vigilância constante dos adultos acompanhantes.

Outras propostas privilegiam a autonomia e as possibilidades de descoberta da criança, sem a presença contínua de adultos. É o caso dos caminhos escolares da cidade de Pontevedra, na Espanha, que distribuiu, nos pontos mais críticos dos percursos mais frequentes, telefones de emergência e colaboradores voluntários encarregados de orientar e ajudar, se necessário, os pequenos. A administração municipal também criou, para estimular os deslocamentos pedestres, o *Metrominuto*: um mapa que – com linhas coloridas que ligam os principais pontos da cidade, como um mapa de metrô – marca os minutos necessários para se percorrer, a pé, a distância entre cada um deles. Também foi instalado na cidade, cujo limite de velocidade para os carros é de 30 km/h, todo um sistema de sinalização de direções, tempos e distâncias destinado exclusivamente aos pedestres. O *Metrominuto*, com um método abstrato de visualização e planejamento dos deslocamentos, escancara o quanto a cidade é acessível a pé – e que muitas das viagens de carro poderiam ser perfeitamente substituídas pelos infames meios não motorizados. (Quantos minutos você gasta a pé da sua casa até a praça mais próxima?)

Pesquisas realizadas na Espanha e na Dinamarca sugerem que caminhar ou pedalar até a escola melhora o desempenho das crianças e adolescentes, além de evitar a obesidade – que, no Brasil, começa a se tornar um problema de saúde pública, com mais de um terço das crianças acima do peso. Os jovens espanhóis que se deslocam a pé ou de bicicleta até a escola se saem melhor em testes de gramática e matemática. Os pequenos dinamarqueses pedestres ou ciclistas são mais concentrados que os companheiros motorizados e, segundo os pesquisadores, exímios montadores de quebra-cabeças. Mas, para muito além de uma moral da atividade física e de corpos e mentes saudáveis e produtivos, resta a evidência do bem-estar de se vivenciar a rua, que, mais do que palco de “atividades” ou do “desenvolvimento psicomotor” para as crianças, é um lugar fundamental de socialização, trocas e percepção do outro e do espaço – bem como do outro no espaço.

Não faz muito tempo, a imagem de uma criança que, de mochila nas costas, dirigia tranquilamente sua bicicleta em pleno viaduto do Chá, no centro de São Paulo, causou certa comoção nas redes sociais. O que até pouco tempo atrás nos remeteria diretamente à lógica recorrente e condescendente da falta de opções (leia-se de um carro ou, na pior das hipóteses, uma moto) apontou, graças às faixas vermelhas pintadas no asfalto – ainda que de forma medíocre e incipiente, se considerarmos os padrões de cidades mais avançadas no quesito mobilidade –, para outras possibilidades de interpretação.

Vislumbra-se uma camada de democracia na fresta que a imagem abre sobre uma cidade que se tornou violentamente inacessível às bicicletas e às crianças – vejam lá a crianças de bicicleta. A presença da ciclovia (e da criança na ciclovia) introduz um elemento de potencialidade à cidade e à rua: torna-as subitamente dis-

poníveis, jogando tinta sobre um modelo rapidamente consolidado de exclusão e de negação.

A criança é, de certa forma, a primeira a ser afetada por esse modelo, já que a sua exclusão, a inviabilidade de sua participação ativa na cidade, antecede até mesmo condições econômicas e sociais – o que não quer dizer, evidentemente, que não haja diferenças: as crianças mais pobres costumam ter mais contato com a rua, enquanto o isolamento é mais intenso entre as mais abastadas, que ironicamente logo terão acesso e passarão a reproduzir o modelo que nega a sua visibilidade como cidadãs. No percurso do menino por São Paulo, desponta a possibilidade de uma cidade abordável e transitável por ele e, por isso mesmo, vivida e feita também por ele. Em outras palavras, desponta seu direito à cidade.

No início dos anos 1970, depois de alguns anos chafurdados na política industrializante do pós-guerra europeu – que, não muito diferente do que acontece no Brasil ainda hoje, tinha nos automóveis um indicador glorioso de crescimento –, os holandeses se deram conta de que algo não cheirava bem, e não era só o gás carbônico. Como na história que já conhecemos, os espaços públicos estavam sendo tomados por automóveis e substituídos por espaços privados. Em 1971, as mortes causadas por acidentes de trânsito atingiram números recorde: 3.000 pessoas morreram na Holanda, entre elas 500 crianças. Os holandeses parecem ter se dado conta de que ao risco real vinculava-se também o aniquilamento simbólico das crianças e de sua liberdade nas ruas – e marcharam sobre avenidas cinzentas e frias por mais segurança, mais ciclovias e ruas em que as crianças pudessem caminhar e brincar em paz. Um dos mais importantes movimentos sociais do período no país, criado por um jornalista cujo filho fora atropelado, chamava-se, sugestivamente, *Stop de Kindermoord*, algo como “chega de matar crianças”.

Já em 1973, o poder público começava a responder com a implantação, em algumas cidades, das *woonerf*, ruas conhecidas como zonas locais ou, na tradução literal do holandês, “quintais vivos”, onde os carros podem circular, mas a prioridade é dos pedestres, dos ciclistas e das crianças. As *woonerf* costumam ser projetadas de forma a dificultar a passagem de veículos automotores, com obstáculos físicos como a extensão da calçada em pontos estratégicos. Com mobiliário urbano e boa arborização, funcionam como pequenos ambientes públicos de estar. Os protestos continuaram durante toda a década de 1970 – e garantiram uma abordagem mais complexa e combinada à instalação das ciclovias que hoje estampam os cartões-postais das cidades holandesas.

As suas chances de sobreviver a um atropelamento se o carro estiver a até 30 km/h são de 90%. A 40 km/h, de cerca de 70%. A 50 km/h, elas caem para 50%. A 60 km/h, suas chances despencam para menos de 15%. É claro que, se ainda estiver de joelhos, suas perspectivas são bem mais funestas. O trânsito é a principal causa de mortes de crianças de 1 a 14 anos no país. Foram 1.793 mortes no trânsito em 2011, segundo dados do DATASUS. Os atropelamentos lideram esses números, chegando a ser cinco vezes mais

frequentes do que outros acidentes (com a criança dentro do carro, como passageira, por exemplo) em grandes cidades como São Paulo, mas muito pouco é feito para se proteger o pequeno pedestre.

Basta se aventurar pela calçada para concluir que as políticas públicas continuam a priorizar o automóvel. Técnicos e tecnocratas parecem operar a partir de um isolamento sensorial e espacial (uma desconexão total com a experiência das ruas), que replica com espantosa precisão aquele produzido pelos carros. Se o número de atropelamentos de crianças diminuir em nossas cidades nos próximos anos, teremos a quem agradecer: mais crianças terão passado a temer as ruas e estarão circulando, indolentes, por trás de vidros fumê.

Nacos desproporcionais dos orçamentos públicos vão parar em alargamentos de vias, construções de viadutos e em sistemas complexos de sinalização que nada sinalizam, a não ser eventuais riscos para quem anda a pé. Nas campanhas direcionadas à proteção das crianças, quase todos os esforços vão para reforçar o uso de cadeirinhas nos carros. Nos programas de educação no trânsito, na escola, em casa, na TV, as crianças escutam que é preciso olhar bem para os lados, prestar atenção ao semáforo, não falar no telefone, pedir ajuda aos adultos, tomar cuidado – muito cuidado.

As ruas andam, sim, um tanto perigosas. Minha mãe, que costumava frequentá-las, se espanta a cada vez que minha filha pequena volta da escola na cadeirinha de uma bicicleta. Um desatino, ela tende a comentar, sacudindo a cabeça e fisgando meu senso de culpa com seu terrível anzol – e me remetendo, invariavelmente, a certos discursos sobre o estupro, em que a culpada é a mulher que usa uma saia curta demais. Segundo essa lógica, se a criança se arrisca nas ruas, a culpa é dela – ou de pais absurdamente irresponsáveis. Não seria hora de invertermos pensamento e prática e de reivindicarmos o direito das crianças à cidade? Não seria hora de minha mãe passar a dirigir mais devagar?

Estimativas da prefeitura de Nova Iorque apontam que o motorista tem culpa em 70% dos casos de atropelamento na cidade. A mesma prefeitura de Nova Iorque, a partir da percepção de que o pedestre é a parte mais frágil nas relações que se estabelecem no trânsito, propôs em 2014 que a velocidade em toda a cidade fique restrita a 25 milhas por hora, o equivalente a 40 km/h. É claro que isso demanda muito mais do que placas. Métodos de *traffic calming*, ou moderação de tráfego, envolvem um complexo aparato de fiscalização (radares, fiscais, polícia) e engenharia de trânsito (lombadas, desvios, mudanças de sentido, obstáculos). Esses métodos são acompanhados de uma série de medidas para proteger o pedestre e o ciclista, que passam a protagonizar a circulação na cidade, com direito a passarelas, faixas de travessia elevadas e luminosas, ciclofaixas com barreiras de proteção.

Também os franceses preparam uma pequena, mas transformadora, revolução. A administração da cidade de Paris, onde um terço das ruas já tem limite de velocidade de 30 km/h, pretende estender o limite a toda a cidade, excluídos apenas os grandes eixos, onde a velocidade máxima deverá ser de 50 km/h. Diversas cidades em países

como Alemanha, Áustria, Suécia e Holanda já traçaram esse caminho, graças, em grande parte, a movimentos populares bem articulados.

Entre as vantagens de uma cidade que circula a 30km/h está – além da melhora da qualidade do ar, da redução do ruído (que chega a diminuir em até 40%) e do aumento da segurança – a retomada das ruas. Há um evidente senso de civilidade gerado pela possibilidade de encontros e trocas entre pessoas que deixam de usar carros em seus bairros e para pequenos deslocamentos, dando preferência a andar a pé e de bicicleta. Num movimento contrário aquele por trás das estatísticas que excluem o pedestre e justificam o asfalto, se andar a pé passa a ser uma possibilidade respeitável, calçadas e ciclovias passam a ser o foco de políticas públicas. A cidade torna-se mais acessível para todos, grandes e pequenos.

Há quem argumente que há algo de simplista e quiçá ingênuo em transformar o automóvel em vilão. A urbanista Jane Jacobs já dizia que mais do que a causa, os carros são sintomas de nossa própria incompetência para construir cidades. Se a autora de *Morte e vida de grandes cidades* conhecesse o Brasil de hoje, talvez dissesse, com um sorriso irônico, que essa incompetência vem se aprimorando com requinte. Se há uma lição que as últimas décadas continuam a nos oferecer algo insistentemente é que a presença dos carros será sempre proporcional à quantidade de espaço (seja ele físico ou imaginário) destinado a eles.

Pacificação é o termo usado no espanhol, de forma reveladora, na tradução de *traffic calming*. Os sujeitos a serem pacificados são, evidentemente, os motoristas e seus automóveis turbinados. Romper sua soberania e manter sob controle suas desmesuras cotidianas garantiria, sob esse ponto de vista, cidades mais seguras – ou a “paz” na partilha de seu espaço. Uma pacificação do trânsito implicaria, em última instância, a superação de medos que se arraigaram profundamente na experiência urbana, a começar pelo temor dos próprios automóveis – que, com a ameaça constante de atropelamentos, ruídos e odores, impedem que a cidade possa ser território de experimentação, construção, vivência, brincadeira. De forma indireta, e mais ampla, implicaria a superação de todo um modelo (o que incompetentemente continuamos a seguir) e do medo das ruas por ele gerado que, entre outras coisas, enclausura nossas crianças, submetendo-as a regimes de supervisão constante impensáveis até há pouco. Se, mais do que nunca, o foco de nossas atenções está socialmente voltado para as crianças, estamos paradoxalmente criando cidades inacessíveis a elas.

O ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa, costuma repetir que uma cidade boa para crianças é uma cidade boa para todos. Trata-se, nessa ótica, de deslocar (ou abaixar) a linha de visão das políticas públicas e das práticas cotidianas, para não perder ninguém de vista. Imagine sua cidade a 30 km/h. Imagine que os recursos gastos com asfalto passaram a ser gastos em parques, praças e playgrounds. Ou, sem se levantar dos joelhos ainda, imagine que as ruas são, simplesmente, passeios. *

A VIDA ENTRE EDIFÍCIOS

“Imaginativo, belo e esclarecedor”, escreveu Jane Jacobs sobre o agora clássico livro *Life Between Buildings*, de 1987, ainda inédito em português. Ao argumentar pela importância da diversidade de atividades na dinâmica das cidades, Jan Gehl estrutura um pensamento urbano que supera a segregação modernista e oferece vida às ruas.

Jan Gehl

Um dia comum numa rua comum. Pedestres passam nas calçadas, crianças brincam perto das portas de casa, pessoas sentam em bancos e degraus, o carteiro entrega a correspondência, dois conhecidos, ao se cruzarem, se cumprimentam no passeio, dois mecânicos consertam um carro, grupos participam de conversas. Essa variedade de atividades ao ar livre é influenciada por uma série de condições. O ambiente físico, construído, é um fator: ele influencia as atividades em graus variados e de muitas maneiras diferentes.

De forma muito simplificada, atividades ao ar livre em espaços públicos podem ser divididas em três categorias, que impõem ao ambiente físico exigências diferentes: atividades necessárias, atividades opcionais e atividades sociais.

As *atividades necessárias* abrangem aquelas que são mais ou menos obrigatórias – ir à escola ou ao trabalho, fazer compras, esperar por um ônibus ou uma pessoa,

resolver tarefas, entregar a correspondência –, em outras palavras, todas as atividades em que os envolvidos são, em maior ou menor grau, obrigados a participar.

Em geral, as tarefas diárias e passatempos pertencem a esse grupo. Entre outras atividades, ele inclui a grande maioria das que estão relacionadas ao caminhar.

Como as atividades desse grupo são necessárias, sua incidência é apenas ligeiramente influenciada por estruturas físicas. Essas atividades são realizadas ao longo do ano todo, sob quase quaisquer condições, e são mais ou menos independentes do ambiente exterior. Os participantes não têm escolha.

As *atividades opcionais* – as atividades das quais se participa somente se houver o desejo de fazê-lo e se o tempo e o lugar as tornam possíveis – são outra questão.

Essa categoria inclui atividades como fazer uma caminhada para respirar um pouco de ar fresco, ficar por aí aproveitando a vida, sentar-se para tomar um banho de sol.



Atividades necessárias



Atividades opcionais



Atividades sociais

Essas atividades só acontecem quando as condições exteriores são ideais, quando o tempo e o lugar permitem. Isso é particularmente importante no que diz respeito ao planejamento do espaço físico, já que a maioria das atividades recreativas particularmente agradáveis ao ar livre encontra-se precisamente nessa categoria de atividades. Essas atividades são especialmente dependentes de condições físicas exteriores.

Quando as áreas ao ar livre são de má qualidade, apenas as atividades estritamente necessárias ocorrem.

Quando as áreas ao ar livre são de boa qualidade, as atividades necessárias continuam ocorrendo com mais ou menos a mesma frequência – apesar de claramente se prolongarem por mais tempo em condições físicas melhores. Além disso, no entanto, uma ampla gama de atividades opcionais também vai ocorrer se o lugar e a situação agora forem convidativos para que as pessoas parem, se sentem, comam, brinquem e assim por diante. Em ruas e espaços da cidade de má qualidade, apenas o mínimo de atividades ocorre. As pessoas correm para casa.

Num bom ambiente, um amplo espectro de atividades humanas é possível.

As *atividades sociais* são todas as atividades que dependem da presença de outras pessoas em espaços públicos. As atividades sociais incluem brincadeiras de crianças, encontros e conversas, atividades coletivas de vários tipos e, finalmente – a atividade social mais difundida –, o contato passivo, isto é, simplesmente ver e ouvir outras pessoas.

Diferentes tipos de atividades sociais ocorrem em muitos lugares: em moradias; em espaços privados ao ar livre, jardins e varandas; em edifícios públicos; em locais de trabalho e assim por diante. Neste contexto, no entanto, apenas as atividades que ocorrem em espaços de acesso público serão examinadas.

Essas atividades também poderiam ser chamadas de atividades “resultantes”, pois em quase todos os casos elas

evoluem de atividades ligadas às outras duas categorias. Elas se desenvolvem em conexão com outras atividades, simplesmente porque as pessoas estão num mesmo espaço, se encontram, passam umas pelas outras ou estão à vista.

As atividades sociais ocorrem espontaneamente, como uma consequência direta da presença de pessoas nos mesmos espaços. Isso implica que as atividades sociais são indiretamente impulsionadas sempre que às atividades necessárias e opcionais são dadas melhores condições nos espaços públicos.

O carácter das atividades sociais varia, dependendo do contexto em que elas ocorrem. Nas ruas residenciais, perto de escolas ou de locais de trabalho – onde há um número considerável de pessoas com interesses ou origens comuns –, as atividades sociais que ocorrem nos espaços públicos podem ser bastante abrangentes: cumprimentos, conversas, discussões e brincadeiras surgem porque as pessoas compartilham interesses e porque as pessoas “conhecem” umas às outras, talvez pela simples razão de se verem com frequência.

Nos centros urbanos, atividades sociais costumam ser mais superficiais. A maioria dos contatos é passiva – ver e ouvir pessoas desconhecidas. Mas mesmo essa atividade limitada pode ser muito agradável.

Numa interpretação bem livre, uma atividade social ocorre toda vez que duas pessoas estão juntas no mesmo espaço. Ver e ouvir uns aos outros, encontrar-se, é em si uma forma de contato, uma atividade social. Um simples encontro pode ser a semente para outras formas mais abrangentes de atividade social.

Isso é importante no que diz respeito ao planejamento físico. Embora a estrutura física não tenha uma influência direta sobre a qualidade, o conteúdo e a intensidade dos contatos sociais, arquitetos e planejadores podem afetar nossas possibilidades de encontrar, ver e ouvir pessoas – possibilidades que têm suas vantagens em si só e que, além disso, podem tornar-se importantes como pano de fundo e ponto de partida para outras formas de contato.

	Qualidade do ambiente físico	
	Pobre	Bom
Atividades necessárias	●	●
Atividades opcionais	●	●
Atividades sociais	●	●

Quando a qualidade das áreas externas é boa, atividades opcionais ocorrem com frequência proporcionalmente crescente. Além disso, na medida em que a quantidade de atividades opcionais aumenta, a quantidade de atividades sociais também aumenta de forma considerável. ←



Algunas oportunidades para establecer contacto

A presença de outras pessoas, atividades, eventos, inspirações e estímulos está entre as qualidades mais importantes dos espaços públicos.

Se olharmos mais uma vez para a cena de rua que foi o ponto de partida para a definição das três categorias de atividades ao ar livre, poderemos ver como as atividades necessárias, opcionais e sociais ocorrem de forma finamente entrelaçada. Pessoas andam, sentam-se e conversam. As atividades funcionais, recreativas e sociais se entrelaçam em várias combinações possíveis. Portanto, partir de uma única categoria será sempre insuficiente para observarmos as atividades ao ar livre. A vida entre edifícios não se limita ao tráfego de pedestres ou a atividades recreativas ou sociais. A vida entre edifícios compreende todo um espectro de atividades, que se combinam e tornam os espaços comuns das cidades e as áreas residenciais significativas e envolventes.

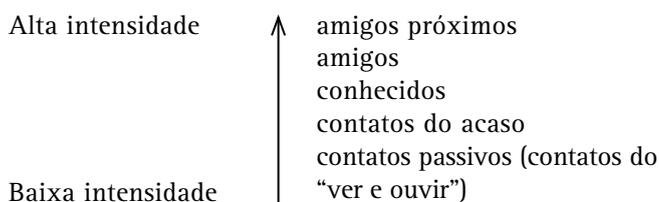
A vida entre os edifícios e a necessidade de contato

É difícil apontar com precisão o que a vida entre edifícios significa no que diz respeito à necessidade de contato.

Oportunidades para encontros e atividades diárias nos espaços públicos de uma cidade ou área residencial permitem que estejamos entre pessoas, que possamos ver e ouvir os outros, a fim de vivenciar modos de vida diferentes manifestando-se em várias situações.

Esses contatos modestos do “ver e ouvir” devem ser considerados em sua relação com outras formas de contato e como uma parte de toda a gama de atividades sociais, que vai desde contatos muito simples e sem compromisso até conexões complexas, com envolvimento emocional.

O conceito de graus variáveis de intensidade de contato é a base do seguinte esboço simplificado sobre várias formas de convívio:



No que diz respeito a esse esboço, a vida entre edifícios está ligada sobretudo aos contatos de baixa intensidade, localizados na parte inferior da escala. Em comparação com as outras formas de contato, esses contatos podem parecer insignificantes, mas eles são preciosos tanto como formas de contato em si, quanto como pré-requisitos para outras interações mais complexas.

A simples possibilidade de encontrar, ver e ouvir os outros pode gerar oportunidades como:

- contatos simples, em um nível modesto;
- um possível ponto de partida para contatos em outros níveis;
- uma chance de manter contatos já estabelecidos;
- uma fonte de informações sobre o mundo social lá fora;
- uma fonte de inspiração, de experiências estimulantes.

As possibilidades relacionadas às formas de contato de baixa intensidade que nos são oferecidas em espaços públicos talvez possam ser mais bem descritas pela situação que existe quando elas estão faltando.

Se faltam atividades entre os edifícios, o extremo inferior da escala de contatos desaparece. As variadas formas de transição entre estar sozinho e estar junto desaparecem. Os limites entre isolamento e contato tornam-se mais nítidos – as pessoas estão sozinhas ou estão com os outros num outro patamar de exigência.

A vida entre edifícios oferece a oportunidade de estar com os outros de uma forma descontraindo e pouco exigente. Pode-se fazer caminhadas ocasionais, talvez desviar ao longo de uma rua principal no caminho de casa ou parar e sentar num banco convidativo para estar entre outras pessoas por um tempinho. Pode-se fazer longas viagens de ônibus todos os dias, como é hábito de muitas pessoas aposentadas nas grandes cidades. Ou pode-se fazer compras diariamente, mesmo que seja mais prático fazê-las uma vez por semana. Até mesmo olhar pela janela uma vez ou outra – quando se tem a sorte de ter algo para olhar – pode ser gratificante. Estar entre outros, ver e ouvir os outros, receber estímulos dos outros, são experiências positivas, alternativas a estar sozinho. Nesses casos, não precisamos estar necessariamente com uma pessoa específica, mas podemos, no entanto, estar com outras pessoas.

Ao contrário da experiência de ser um observador passivo de outros na televisão ou em filmes, nos espaços públicos o indivíduo está presente, participando de forma modesta, mas definitivamente participando.

Contatos de baixa intensidade são também situações a partir das quais outras formas de contato podem se desenvolver. Trata-se de um meio para chegar ao imprevisível, o espontâneo, o não-planejado.

Essas oportunidades podem ser ilustradas se observarmos como as brincadeiras entre crianças começam.

Pode haver situações pré-organizadas. Brincadeiras pré-formatadas ocorrem em festas de aniversário e grupos de brincadeiras nas escolas. Geralmente, no entanto, o jogo não é pré-arranjado. Ele evolui quando as crianças estão juntas, quando elas veem outras crianças brincando, quando sentem vontade de brincar e saem para brincar sem ter certeza de que haverá de fato alguma brincadeira. O primeiro pré-requisito é estar num mesmo espaço. Encontrar-se.

Contatos que se desenvolvem espontaneamente, em consequência do simples fato de alguém estar onde há outras pessoas, são geralmente muito fugazes – uma breve troca de palavras, uma breve discussão com o homem sentado ao seu lado no banco, uma conversa com uma criança num ônibus, observar alguém trabalhando e fazer algumas perguntas e assim por diante. A partir desse nível simples, os contatos podem crescer para outros patamares, de acordo com o que os participantes desejarem. Encontrar-se, estar presente no mesmo espaço, é, em todas essas circunstâncias, o pré-requisito primordial.

A possibilidade de conhecer vizinhos e colegas de trabalho, muitas vezes ligados às idas e vindas diárias,

implica uma oportunidade valiosa de estabelecer e, mais tarde, manter uma rede de conhecidos de forma descontraída e pouco exigente.

Eventos sociais podem evoluir espontaneamente. Nós permitimos que certas situações se desenvolvam. Visitas e encontros podem ser organizados com pouca antecedência, de acordo com nosso humor. É fácil “aparecer”, ou “dar uma passada” ou combinar alguma coisa para amanhã, quando os participantes passam pela porta de casa um do outro com frequência ou passam um pelo outro na rua e se encontram em atividades diárias ao redor de casa, do local de trabalho e assim por diante.

Encontros frequentes ligados a atividades diárias aumentam as chances de desenvolvermos contatos com os vizinhos, um fato que já foi observado em muitas pesquisas. Com encontros frequentes, as amizades e as redes de contatos são mantidas de maneira muito mais simples e menos rígida do que quando precisamos usar o telefone e fazer convites. Quando esse é o caso, muitas vezes é bastante difícil manter o contato, pois se exige muito mais dos participantes quando os encontros devem ser organizados com antecedência.

É por essa razão que quase todas as crianças e uma proporção considerável de pessoas de outras faixas etárias mantêm um contato mais próximo e mais frequente com os amigos e conhecidos que vivem ou trabalham perto deles – é a maneira mais simples de estar em contato.

A oportunidade de ver e ouvir outras pessoas numa cidade ou área residencial implica também uma oferta valiosa de informações, sobre o entorno social em geral ou, em particular, sobre as pessoas com as quais se convive ou se trabalha.

Isso é particularmente relevante no que diz respeito ao desenvolvimento social de crianças, que é amplamente baseado na observação do ambiente social em seu entorno.

Mas todos nós precisamos estar atualizados sobre o mundo ao nosso redor para funcionarmos num contexto social.

Através dos meios de comunicação de massa, somos informados sobre os eventos maiores e mais sensacionais, do mundo, mas é convivendo com os outros que aprendemos sobre detalhes mais comuns, mas igualmente importantes. Descobrimos como outras pessoas trabalham, se comportam e se vestem, e aprendemos sobre as pessoas com quem trabalhamos, vivemos e assim por diante. Através de todas essas informações podemos estabelecer uma relação de confiança com o mundo que nos rodeia. Uma pessoa que encontramos muitas vezes na rua se torna uma pessoa que “conhecemos”.

Além de transmitir informações sobre o mundo social de fora, a oportunidade de ver e ouvir outras pessoas também pode fornecer ideias e inspiração para agirmos.

Ficamos inspirados ao ver os outros em ação. As crianças, por exemplo, veem outras crianças brincando e têm vontade de participar, ou acabam encontrando ideias para novos jogos, observando outras crianças ou adultos.

A tendência – de cidades e áreas residenciais vivas a cidades e áreas residenciais sem vida –, que tem acompanhado a industrialização, a segregação das várias funções da cidade e a dependência do automóvel, tornou a experiência urbana mais maçante e monótona. Isso aponta para uma outra necessidade importante, a saber, a necessidade de estímulos.

O contato com outras pessoas é uma forma particularmente alegre e cativante de estímulo. Comparado com o contato com edifícios e outros objetos inanimados, o contato com as pessoas, que falam e se movem, oferece uma riqueza de variações sensíveis. Nenhum momento é como o anterior ou o seguinte quando pessoas circulam entre pessoas. O número de novas situações e novos estímulos é ilimitado. Estamos falando do assunto mais importante na vida: as pessoas.



Atividades cotidianas servem de atração aos curiosos

Cidades vivas, aquelas em que as pessoas podem interagir umas com as outras, são sempre estimulantes, porque elas são ricas em experiências, em contraste com cidades sem vida, que não podem evitar serem pobres em experiências e, conseqüentemente, sem graça, independentemente de quantas cores e variações de forma sejam inventadas para os edifícios.

Se priorizarmos a vida entre os edifícios através do planejamento sensato de cidades e de áreas habitacionais, muitas tentativas caras e muitas vezes artificiais e forçadas de tornar edifícios “interessantes” e ricos usando efeitos arquitetônicos dramáticos podem ser poupadas.

A vida entre os edifícios é mais relevante e mais interessante para contemplarmos a longo prazo do que qualquer combinação de concreto colorido e formas deslumbrantes de construção.

O valor das pequenas e grandes possibilidades ligadas à oportunidade de estar no mesmo espaço que outras pessoas e de ver e ouvi-las é sublinhado por uma série de observações que investigam a reação das pessoas à presença de outras pessoas em espaços públicos.

Onde quer que haja pessoas - nos edifícios, nos bairros, nos centros urbanos, em áreas de lazer e assim por diante -, é geralmente verdade que elas e suas atividades atraem outras pessoas. Pessoas atraem pessoas. Elas se reúnem, circulam e procuram estar perto de outras pessoas. Novas atividades começam na proximidade de eventos que já estão em andamento.

Em casa, podemos ver que as crianças preferem estar onde há adultos ou onde há outras crianças, em vez de, por exemplo, onde há apenas brinquedos. Em áreas residenciais e em espaços da cidade, comportamentos semelhantes entre os adultos podem ser observados. Se puderem escolher entre caminhar por uma rua deserta ou uma rua movimentada, grande parte das pessoas, na maioria das

situações, vai escolher a rua movimentada. Se a escolha é entre sentar num quintal privado ou num jardim de frente compartilhado, com vista para a rua, as pessoas, muitas vezes, vão escolher a frente da casa, onde há mais para ver.

Uma série de pesquisas ilustra com mais detalhes o interesse em estar em contato com os outros. Investigações sobre os hábitos de jogo de crianças em áreas residenciais mostram que as crianças ficam e brincam principalmente onde alguma atividade está acontecendo ou nos locais onde há chances maiores de algo acontecer.

Tanto em áreas com moradias unifamiliares quanto nos arredores de prédios de apartamentos, as crianças tendem a brincar mais nas ruas, em áreas de estacionamento e perto das entradas das habitações do que nas áreas de lazer destinadas a esse fim, mas localizadas nos quintais das casas ou no lado ensolarado de edifícios altos, onde não há tráfego nem pessoas para olhar.

Tendências parecidas podem ser observadas no que diz respeito ao lugar onde as pessoas escolhem sentar-se nos espaços públicos. Bancos que oferecem uma boa visão de atividades ao redor são mais usados do que bancos com menos ou nenhuma visão dos outros.

Uma pesquisa no *Tivoli Garden*, em Copenhague, realizada pelo arquiteto John Lyle, mostra que os bancos mais utilizados são aqueles ao longo do trajeto principal do jardim, onde há uma boa vista para as áreas particularmente agitadas, enquanto os bancos menos utilizados são encontrados nas zonas tranquilas do parque. Em vários lugares, bancos são dispostos costas com costas, de modo que um dos bancos fica virado para um local de passagem, enquanto o outro “vira-lhe as costas.” Nesses casos, os mais utilizados são sempre os bancos virados para a passagem de pessoas.

Resultados similares foram obtidos em pesquisas em várias praças no centro de Copenhague. Bancos com vista para as rotas de pedestres mais trafegadas são usados



mais, enquanto bancos voltados para as áreas de jardim das praças são usados com menor frequência.

Em cafés de rua, também, a vida na calçada costuma ser a principal atração. Quase sem exceção, cadeiras em cafés no mundo todo são orientadas para a área mais viva nas proximidades. Calçadas são, afinal, o motivo da existência dos cafés de rua.

A oportunidade de ver, ouvir e conhecer outras pessoas também é estudada como uma das atrações mais importantes nos centros das cidades e em ruas fechadas para pedestres. Isso é ilustrado por uma pesquisa realizada em Strøget, a principal rua de pedestres no centro de Copenhague, por um grupo de estudos da Escola de Arquitetura da Academia Real Dinamarquesa de Belas Artes. A análise foi baseada numa investigação sobre onde os pedestres param na rua peatonal e o que eles param para olhar.

Os menores números de paradas foram observados na frente de bancos, escritórios e mostras que expunham produtos maçantes como, por exemplo, caixas registradoras, mobiliário de escritório, porcelana ou modeladores de cabelo. Por outro lado, um grande número de paradas foi observado na frente de lojas e exposições que tinham uma relação direta com as pessoas e com o meio social ao seu redor, como quiosques de jornais, exposições de fotografia, cartazes de filmes nas portas dos cinemas, lojas de roupas e lojas de brinquedos. Ainda mais interesse foi mostrado pelas várias atividades humanas que se desenrolavam no próprio espaço da rua. Todas as formas de atividade humana pareciam ser de grande interesse nesse sentido.

Observou-se um interesse considerável por acontecimentos comuns e cotidianos que se desdobram na rua – crianças brincando, noivos a caminho de uma sessão de fotos ou simplesmente pessoas passando –, bem como por ocorrências mais incomuns – o artista com seu cavalete, o músico de rua com sua guitarra, pintores de rua em ação e outros tantos eventos, grandes ou pequenos.

Ficou evidente que as atividades humanas e a possibilidade de ver outras pessoas em ação constituem a principal atração da área. Os pintores de rua reuniam grandes públicos enquanto seu trabalho estava em andamento, mas, assim que deixavam o local, pedestres pisoteavam as pinturas sem hesitação. O mesmo acontecia com a música. Músicas tocando na rua de alto-falantes instalados na frente de lojas de discos não provocavam nenhuma reação, mas, assim que músicos começavam a tocar ou cantar ao vivo, havia demonstrações instantâneas de vivo interesse.

A atenção prestada às pessoas e às atividades humanas também pode ser ilustrada por observações relativas à expansão de uma loja de departamento na área. Enquanto as escavações e a construção das fundações estavam em andamento, era possível ver o canteiro de obras através de duas portas voltadas para a rua de pedestres. Durante todo esse período, mais pessoas pararam para observar os trabalhos em andamento no local da reforma do que na frente das quinze vitrines da loja de departamento juntas.

Nesse caso, também, os trabalhadores e seu trabalho – e não o local de construção em si – eram os objetos de interesse. Isso ficou ainda mais claro durante os intervalos de almoço e depois do expediente – quando não havia trabalhadores no local, praticamente ninguém parava para olhar.

Um resumo de observações e pesquisas mostraria que as pessoas e as atividades humanas são o principal objeto de atenção e interesse nos espaços públicos. Mesmo a forma mais modesta de contato, simplesmente ver e ouvir ou estar próximo aos outros, é, aparentemente, mais gratificante e mais desejável do que a maioria das outras atrações oferecidas nos espaços públicos de cidades e áreas residenciais.

A vida nos edifícios e entre os edifícios parece em quase todas as situações mais essencial e mais relevante do que qualquer espaço ou do que os próprios edifícios. *



OLHAR NO OLHO DO OUTRO

Texto de Maria Rita Kehl

A invenção do Criminoso, *stencils* de Comum

Viver junto é viver nas cidades. Não é viver em família, nem entre amigos. Viver junto não é um problema da vida privada, mas da vida pública. Só a vida urbana nos obriga a conviver com uma multidão de desconhecidos; estamos permanentemente na dependência do contato com pessoas que não escolhemos.

O imperativo do amor cristão não resolve o problema da relação com o outro. O amor não pode ser objeto de uma lei. A lei do amor cristão pode ter sido um avanço civilizatório, mas ao longo da história provocou mais lutas fratricidas, em nome de Deus, do que alianças fraternas. Não posso ser obrigada a amar meu semelhante para conviver com ele.

A alternativa civilizada seria uma indiferença respeitosa. Talvez seja o único modo de suportar o excesso de contato com o outro. Mas a indiferença não pode ser completa. O preço de conviver com o desconhecido não pode ser o desconhecimento de sua existência. O outro é, bem ou mal, um semelhante. Aí reside seu valor, seu poder perturbador e também seu caráter problemático.

Seu gozo é irmão do meu, embora ele não seja meu irmão. O que eu temo, na proximidade com o semelhante, é o mesmo que temo em mim. Por isso procuro não me reconhecer nele, para não reconhecer o mal em mim. Freud batizou essa intolerância de “narcisismo das pequenas diferenças”. É por não querer me identificar com meu semelhante, naquilo que ele mais se parece comigo, que eu o discrimino.

Em vez da indiferença, o interesse

O homem urbano é o homem comum. Para viver com ele de maneira minimamente solidária é preciso reconhecer que somos, todos nós, tão comuns quanto ele. Só assim, em minha banalidade pedestre, estarei disponível para perceber que tudo o que diz respeito a ele também diz respeito a mim.

Os que preferem circular blindados dizem que a vida nas ruas é violenta. Discordo. Andar nas ruas, de preferência a pé, é um modo de evitar que o medo, cujo principal fundamento é a fantasia, nos torne violentos.

A vida nas ruas, o medo dos que circulam blindados, o risco de encarar o outro, o campinho que virou estacionamento, os banhos de sangue e os dias lindos da cidade recalçada e seus habitantes infames.



Andar nas ruas nos faz ver os outros de frente, de perto - às vezes, olho no olho. O que pode parecer clichê é, na verdade, condição de convívio: é necessário olhar nos olhos dos outros.

O filósofo Emmanuel Lévinas insistiu muito nessa dimensão de reconhecimento do que se revela na face de qualquer desconhecido. O rosto do outro nos diz respeito: não é possível ficar indiferente ao que ele comunica. Por isso alguns preferem baixar os olhos diante de um olhar de súplica, de ódio ou de dor: olhar nos olhos do outro é arriscado, você pode se enxergar nesse olhar.

Por isso a vida nas ruas pode ser um antídoto contra a indiferença mortífera, que ignora o sofrimento do outro, repele tanto a semelhança quanto a alteridade.

O homem comum é o homem da cidade. Só existe porque existe a cidade. É na cidade que ele é “comum”, anônimo, parte da multidão. É na cidade que ele é “qualquer um”: um fulano de tal. Sua condição insignificante é cem por cento urbana: é a condição do cidadão substituível, diluído entre pares, humilde, pedestre. A cidade é mais forte que ele, existe por intermédio dele, é sua extensão.

Mas é na cidade que o homem comum se reconhece. A cidade é sua história, sua testemunha, sua referência cotidiana. A cada um desses anônimos, aparentemente iguais, circulando pelos mesmos espaços, corresponde uma cidade íntima, particular. São Paulo são 12 milhões de cidades, 12 milhões de mapas sentimentais recortados pelas pequenas histórias de vida de seus habitantes. Cada homem comum tem a cidade que seus passos percorreram e que sua imaginação inventou. Cada homem comum possui secretamente, na imensidão esmagadora da cidade, os nichos que acolhem suas lembranças: memórias do vivido, fragmentos da precária identidade que o homem urbano consegue constituir.

Verdade que a cidade é traiçoeira. A casa da infância caiu, construíram um prédio no lugar; o colégio fechou, o campinho onde em criança ele jogava bola virou um estacionamento cimentado, e a prefeitura derrubou a árvore da esquina, comida pelos cupins. O homem comum mudou de bairro uma, duas, dez vezes.

A cada vez teve de reaprender as rotas dos ônibus, recalculando o tempo e as distâncias da casa para o trabalho, descobrir a melhor padaria onde comprar pão quentinho ou tomar o pingado da manhã. A cada vez teve de se readaptar aos vizinhos, anônimos como ele, na tentativa de fazer novos amigos. A cada vez teve de descobrir a que vizinhos vale a pena dirigir um tímido “bom-dia”, ou para que time torce o grupo de cervejeiros que se reúne domingo, no bar.

Outra janela enquadra a rua: / barulho de carros, pessoas / No armário novo / outra porta se fecha / sobre a velha camisa / (virei o colarinho / e ele pui novamente) / Sobre o sono leve / outra lâmpada se apaga / De outra torneira / sai a água para o copo / no pires com analgésico // Há uma dor qualquer na novidade / um cheiro ruim misturado / ao de tinta nova // Sem dono à vista / um cachorro dorme na calçada / A porta do elevador se abre / para a senhora de maiô e chapéu panamá / O zelador bebe durante o expediente / e na esquina contígua / o amolador de facas / oferece seus préstimos / toda quinta-feira // Já perdi o fio: / o rude esmeril / lambe-me o metal / sem fagulha ou grito (Fabio Weintraub, *Novo endereço*)

O homem que muda de endereço percebe que não morava na cidade: morava em uma pequena parte dela. O que é que unifica a cidade em torno de seus habitan-

**POLICIA
CIVIL**
MINISTÉRIO GERALIS

**POLICIA
CIVIL**
MINISTÉRIO

**POLICIA
CIVIL**
MINISTÉRIO

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

tes parciais? O que é que faz de São Paulo, por exemplo, uma cidade compartilhada, com características comuns entre todos os seus 12 milhões de habitantes? É o imaginário urbano. A música, a literatura, a poesia.

Não só do cotidiano banal se alimenta a existência do homem comum. A cidade que o habita não é somente a dos pequenos circuitos do dia-a-dia; muito além desses, a cidade tem uma história. Tem um passado do qual resultou uma linguagem própria, ainda que impossível de sintetizar. Do ponto de vista do homem comum, que cidade é mais real: a das ruas, praças e prédios que ele percorre e vê todos os dias ou a cidade inconsciente que vive nele sem que ele perceba?

O homem comum não ganha transcendência por si só. Para se perceber como universal, cidadão de um mundo muito maior do que o circuito de quarteirões que percorre todo dia, ele se apropria de alguma identidade através da palavra dos poetas e dos cantores populares, que fazem sua “mais completa tradução” (Caetano Veloso). Só eles permitem que o inconsciente da cidade e o de seus habitantes infames (o que significa: sem fama) ganhem voz, contorno, imagem.

Existe uma cidade recalcada, sim. Cidade das histórias que ninguém contou ou que ficaram esquecidas. Cidade das casas demolidas, da memória destruída, das referências perdidas, evocadas pelos enigmáticos nomes dos lugares: Consolação, Liberdade, Paraíso. Ladeira da Memória. Largo da Pólvora, Largo da Batata. A cidade recalcada é a história calada de suas populações: das migrações, das lutas cotidianas, dos conflitos políticos, greves, passeatas, manifestações permitidas ou reprimidas.

Uma cidade esquecida, tanto quanto são esquecidos seus habitantes infames - homens sem publicidade, ci-

dadãos sem fama. A cidade recalcada guarda o segredo de alguns banhos de sangue, injustiças, sofrimentos solitários e coletivos. E também de alguns dias lindos, algumas vitórias felizes, festas coletivas, momentos de distensão e de festa.

Os poetas, os cantores que amam a cidade, são responsáveis pela criação do espaço imaginário onde podemos conviver em paz.

Quando eu morrer quero ficar, / Não contem aos meus inimigos, / Sepultado na minha cidade, / Saudade. // Meus pés enterrem na rua Aurora, / no Paissandu deixem meu sexo, / Na Lopes Chaves a cabeça / Esqueçam. // No Pátio do Colégio afundem / O meu coração paulistano: / Um coração vivo e um defunto / Bem juntos. // Escondam no Correio o ouvido / Direito, o esquerdo nos Telégrafos, / Quero saber da vida alheia, / Sereia. / / O nariz guardem nos rosais, / A língua no alto do Ipiranga / Para cantar a liberdade. / Saudade... // Os olhos no Jaraguá / Assistirão ao que há de vir, / O joelho na Universidade, / Saudade ... // As mãos atirem por aí, / Que desvivam como viveram, / As tripas atirem pro Diabo, / Que o espírito será de Deus. / Adeus. (Mário De Andrade, *Lira paulistana*)

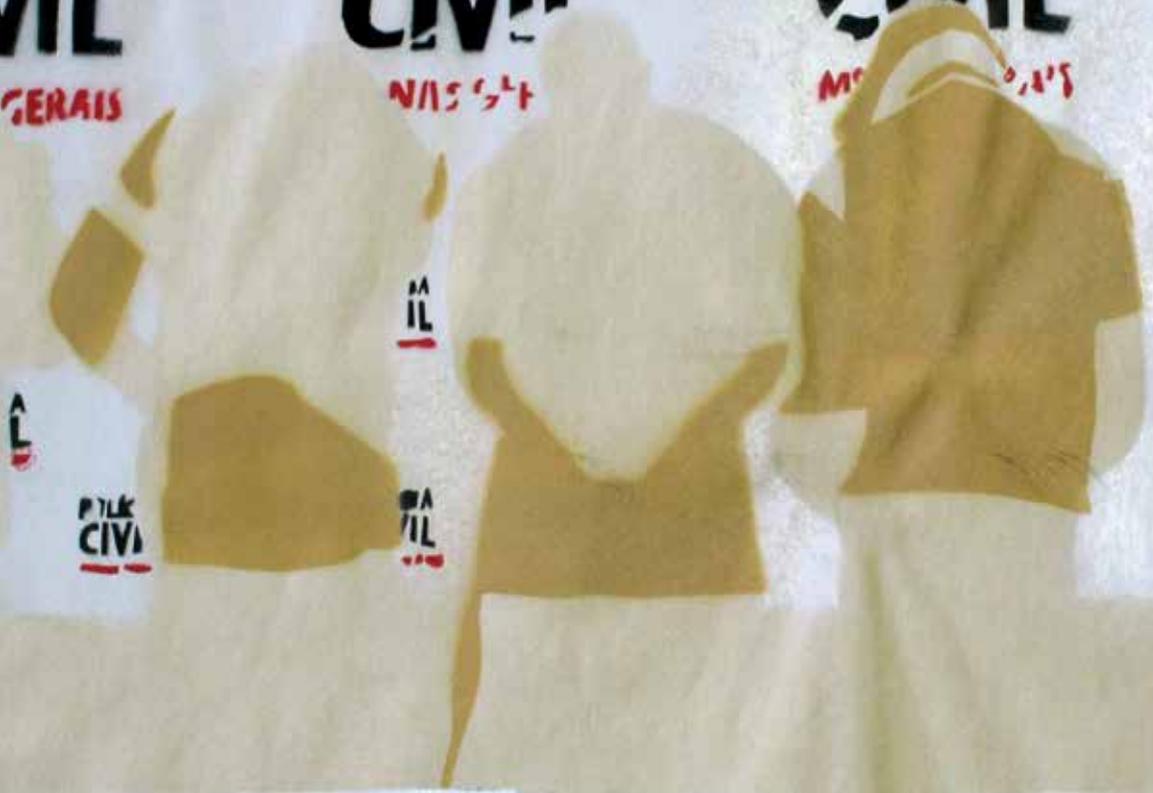
Mário de Andrade enumera os bairros (hoje antigos) de São Paulo por onde seu corpo (isto é, sua memória) deve se espalhar depois de sua morte. Bela maneira de unificar a cidade, de guardá-la na linguagem como um grande corpo querido, o corpo urbano misturado ao corpo do poeta.

Mistura que nem sempre é tão doce quanto a do poema *Lira paulistana*. A cidade também pode contaminar o corpo, que adoce com os males urbanos.

**POLICIA
CIVIL**
MINISTÉRIO GERAIS

**POLICIA
CIVIL**
MINISTÉRIO GERAIS

**POLICIA
CIVIL**
MINISTÉRIO GERAIS



**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

A cidade perfura / o corpo / até a medula. // Contamina os ossos / com seus crimes. / Bica o fígado. / pesa sobre os rins. / Imprime seu labirinto de cinzas / na árvore dos pulmões. / A cidade finca raízes / no espaço das clavículas. Esta cidade: minha cela. / Habita em mim / sem que eu habite nela. (Donizete Galvão, *A cidade no corpo*)

Nas ruas ladeadas por imensos *outdoors*, quem tem nome, quem tem existência pública, são as marcas - não os homens. As marcas mudam todas as semanas, mas isso não faz diferença - seu apelo é sempre o mesmo. Elas apelam para que o homem comum esqueça a dimensão pública de sua existência e marque presença pelas roupas que veste, pelo carro que dirige, pela cerveja que bebe, pelo cigarro, pelo tênis, pelo shopping que ele frequenta. Sendo assim, o homem comum mal existe: ou ele desaparece sob as marcas que o tornam igual a todos os consumidores ou sente-se invisível porque não pode comprá-las.

Se o cidadão anônimo, testemunha da existência da cidade que vive no inconsciente de seus habitantes, não tem existência pública, onde se manifesta a cidade que o tempo e a “força da grana que ergue e destrói coisas belas” (Caetano Veloso) soterraram? E vice-versa: se a cidade só existe plenamente no esquecimento do homem comum, em que espelho ele há de reconhecer seu rosto, seu passado, sua discreta presença no mundo?

Beco que cantei num dístico / Cheio de elipses mentais, / Beco das minhas tristezas, / Das minhas perplexidades / (Mas também do meus amores, / Dos meus beijos, dos meus sonhos), / Adeus, para nunca mais! // Vão demolir esta casa. / Mas meu quarto vai ficar, / Não como forma imperfeita / Neste mundo de aparências: / Vai ficar na

eternidade, / Com seus livros, com seus quadros, / Intacto, suspenso no ar! (Manuel Bandeira, *Canção do beco*)

As cidades são o reino da fugacidade. Tudo passa depressa demais, corroendo as representações imaginárias da continuidade da existência. Contra o sentimento angustiante da transitoriedade, os homens dispõem de dois recursos: de um lado há os que apostam na eternidade de Deus. De outro, os que buscam deter o instante fugaz na criação estética.

O poema de Manuel Bandeira canta o desaparecimento de um cenário afetivo, capítulo da história do autor. Mas ao cantar a destruição do beco, Bandeira o eterniza na linguagem. Faz o itinerário do beco à casa e da casa ao quarto, espaço do amor e da intimidade do poeta.

Mas não nos enganemos: o poeta não é o homem comum. É quem lhe dá existência simbólica, existência em palavras e em memória. Sem o poeta, quem atestaria a existência dos anônimos de todas as multidões urbanas? Quem daria voz e significado a essas “vidas infames”, passageiras, insignificantes? A poesia moderna canta a existência do homem comum. É poesia das coisas, dos instantes fugidios, da transitoriedade e da imanência. Nostalgia do passado recentíssimo, pois na cidade as coisas duram menos que a biografia dos seus habitantes.

Refiro-me à cidade como espelho fragmentado, que devolve ao homem comum um pouco de sua identidade e de sua memória. Mas a cidade veloz, atordoante, inquieta e semiconsciente de si mesma é também aquela que permite ao seu habitante... esquecer-se. No tumulto das ruas, o homem comum experimenta a possibilidade de libertar-se um pouco das lembranças que o prendem a si mesmo e viver a vida como se fosse um outro.



**POLICIA
CIVIL**
MINS GERAIS

**POLICIA
CIVIL**
MINS GERAIS

**POLICIA
CIVIL**
MINS GERAIS

**POLICIA
CIVIL**

**POLICIA
CIVIL**

O excesso de memória pode ser um fardo. O homem urbano, que vê a cidade ser destruída e reconstruída todos os dias, que perde sua cidade e com isso perde fragmentos do espelho onde tenta se reconhecer, estará condenado a lembrar, a rememorar e a ter saudades? Às vezes, o esquecimento pode ser uma bênção. A versão mais contemporânea da cidade talvez seja esta: é o espaço onde o homem obtém a suprema graça de se esquecer e de se perder. É na cidade que o homem comum pode se entregar ao fluxo dos dias, desapegado de si. O poeta e seus amigos, expulsos do beco, da casa demolida, da “saudosa maloca”, foram dormir “na grama dos jardins” (Adoniran Barbosa) - e cantam não para lembrar-se, mas para esquecer. Se a cidade é a casa do homem comum, seus verdadeiros proprietários são os que vivem ao desabrigo; são os mais insignificantes dos homens comuns: os que sobraram, que a cidade não abrigou.

Voltemos a nosso cidadão comum que mudou de endereço. Pode ter acontecido algo bem pior: o homem perdeu o emprego, o senhorio aumentou o aluguel, na casa da sogra não tinha lugar para a família toda, e ele foi viver num barraco, na favela. Mas um dia a favela também foi despejada do último pedaço da cidade que ainda acolhia, bem ou mal, os que sobraram.

Tomo a liberdade de, em vez de um poema, inserir aqui um samba.

Quando o oficial de justiça chegou / lá na favela / e, contra seu desejo, / entregou a seu Narciso / um aviso, uma ordem de despejo. // Assim dizia a petição: / dentro de dez dias eu quero a favela vazia / e os barracos todos no chão. // Ô ô ô ô meu senhor, / é uma ordem superior. // Não tem nada não, seu doutor / não tem nada não.

/ Amanhã mesmo, vou deixar meu barracão / pra não ouvir o ronco do trator. / Pra mim, não tem problema / em qualquer canto eu me arrumo / de qualquer jeito me ajeto. / Depois, o que eu tenho é tão pouco! / minha mudança é tão pequena / que cabe no bolso de trás. / Mas essa gente aí, como é que faz? (Adoniran Barbosa, *Ordem de despejo*)

Nosso homem comum, despejado da favela, ainda tentou viver em um edifício abandonado, onde há muitos anos não mora ninguém. O dono nunca pagou o IPTU, nunca fez uso do prédio, esperou a especulação imobiliária valorizá-lo para vender bem. Quando viu sua propriedade ocupada, o dono do prédio entrou na justiça e conseguiu expulsar os moradores. Foi o último capítulo da história desse nosso semelhante, o homem urbano comum: virou um resto, uma sobra da cidade, um morador de rua.

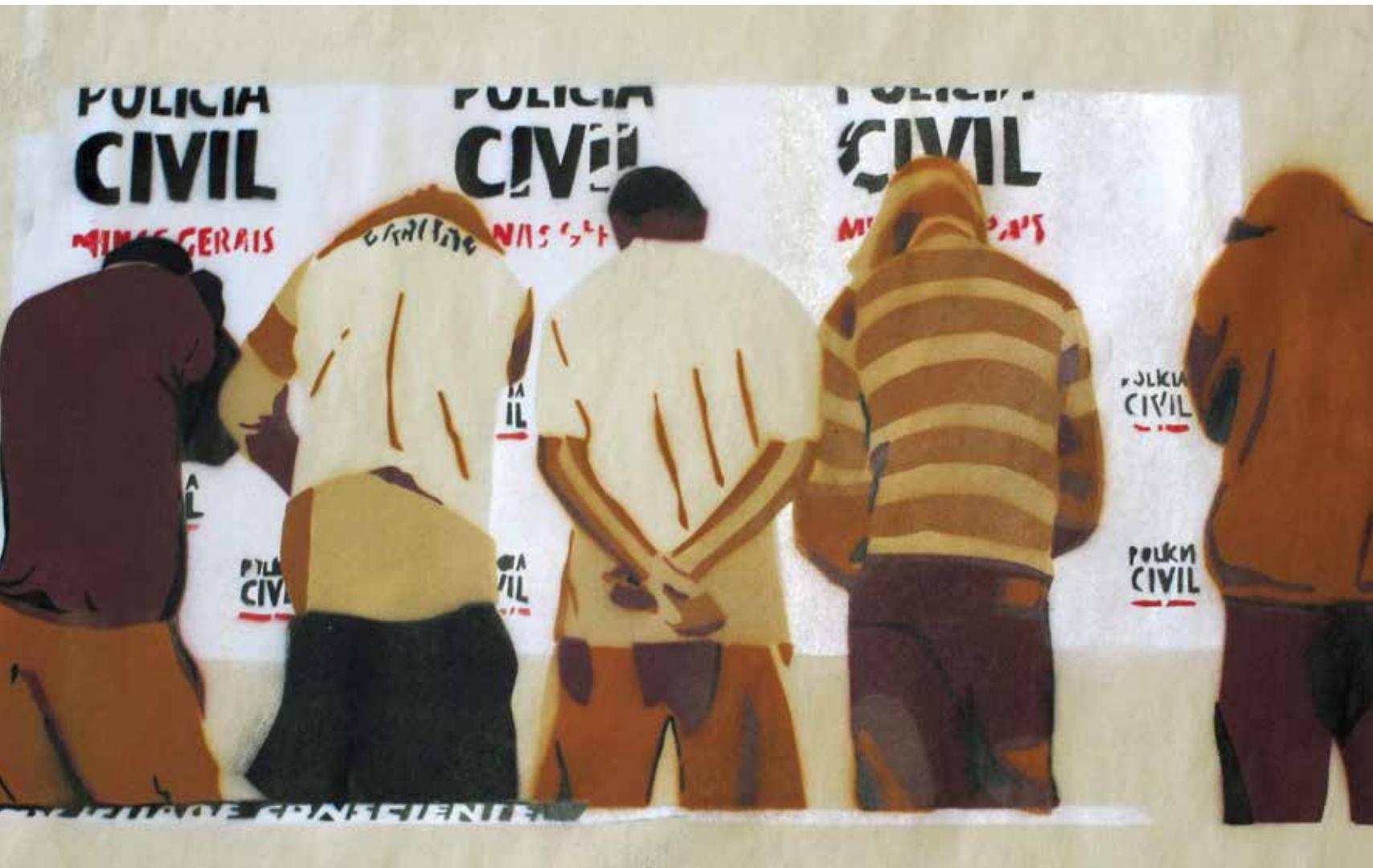
“Seu Narciso”, de Adoniran, pergunta pelos companheiros de favela: “Mas essa gente aí, como é que faz?”

Para ele não tem problema, mas ele se preocupa com os outros. Será que a solução para o problema dos que sobraram, na cidade privatizada, é só deles? Ou será um problema da cidade toda, portanto um problema nosso? A solidariedade não é o contrário do interesse individual. Não será nosso interesse viver em uma cidade que não nos envergonhe?

Pensar em estratégias para abrigar com dignidade estes que sobraram, que ficaram sem lugar na cidade, também é pensar em nós, os que a cidade trata bem. Afinal, por que nos reconhecer em uma cidade onde alguns são cidadãos, outros são sobras? Não sei responder à pergunta sobre como viver junto, a não ser com uma outra pergunta: em que tipo de cidade queremos viver? *

→ **A invenção do criminoso (2010)**

Em Agosto de 2010 seis homens foram presos em Belo Horizonte acusados do crime de formação de quadrilha. Seu delito, enquanto "quadrilha", foi inédito nessa categoria: eles eram pixadores e integravam o grupo conhecido como os Piores de Belô. A sequência de stencils revela a imagem publicada nos jornais à época da prisão, construída camada a camada. A acusação de formação de quadrilha para praticantes da pixação é uma estratégia que segue a lógica de criminalizar determinados sujeitos sociais. Neste caso, um crime de "menor potencial ofensivo" (punido com medidas alternativas) é agravado por um crime comum. O caso foi julgado em Novembro de 2014, e culminou com a condenação de três dos integrantes do grupo a penas de até 2 anos e 8 meses, depois de terem ficado 117 dias presos em prisão preventiva.





DE ROLÊ

Texto de Carolina Abreu

Fotografias de Daniel Iglesias

“Na pista como sempre fui dar um rolê no shopping, zoar...
Com os amigos, que é uma coisa top
Não quero ter ibope, nem ser reconhecido
O maior tesouro que eu tenho é um amigo”

SAMSUNG



Com esses versos começa uma canção composta pelo MC Jimmy Marley, que, apesar de morar em Santa Luzia, na região metropolitana de Belo Horizonte, marcou nossa conversa para o banco de madeira em frente à loja Adidas do Shopping Estação. Localizado no recém-nomeado “vetor norte” da capital, o estabelecimento é um dos principais pontos de encontro dos rolezinhos na cidade: eventos agendados pelo Facebook que reúnem centenas de jovens para zoar, ouvir funk, tirar fotos e beijar na boca.

Os rolezinhos vieram à cena em 2013. Além de assustar a classe média, confundiram especialistas em todo o Brasil. Ainda que já acontecessem há meses, ganharam a mídia em dezembro daquele ano em decorrência do tumulto gerado num encontro marcado para o estacionamento do Shopping Metrô Itaquera, na zona leste de São Paulo. Como registrou a revista *Época*, quando os seguranças intervieram para dispersar a multidão, os seis mil jovens reunidos no estacionamento entraram no shopping. Quem estava do lado de dentro entendeu o movimento como um arrastão e a confusão que se seguiu foi generalizada: comerciantes fecharam as portas, a polícia foi acionada e alguns jovens saíram do rolê direto para a delegacia.

Diante da proporção que tomaram os encontros, muitos shopping centers ao redor do país – desconfortáveis com a possibilidade de os corpos indisciplinados de boné aba reta intervirem na organização asséptica dos espaços de compras – tomaram medidas judiciais. Foi o caso dos shoppings Aricanduva e Mauá Plaza, na Grande São Paulo, e Itaú Power e Big Shopping, em

Contagem, que obtiveram liminares proibindo a realização de rolezinhos. As medidas chegaram até o interior dos estados. Em Governador Valadares, o GV Shopping tratou também de se precaver contra as 200 pessoas que confirmaram presença num rolezinho agendado para janeiro de 2014. A decisão judicial resguardava o shopping de “quaisquer atos tendentes à turbacão ou esbulho da posse do referido empreendimento”, e estabelecia multa de R\$ 10 mil para os “rolezeiros” que se aventurassem em descumprir o postulado.

Assim como muitos outros jovens que frequentam rolezinhos, Jimmy trabalha na construção civil, como servente de pedreiro. “Para levantar um dinheiro”, porque gostaria mesmo de viver de música. Ainda que sua carreira de MC deslanchasse, dificilmente teria R\$ 10 mil para arcar com uma multa como essa. Com ou sem liminar, ele explica que grande parte dos shoppings que costuma frequentar barra a entrada de adolescentes desacompanhados de responsáveis como forma de evitar (ou “lombrear”) os encontros. Foi o caso do Boulevard Shopping, na zona leste de Belo Horizonte, que resolveu evitar a fadiga durante o “5º ENCONTRO DO POVO / EDIÇÃO ESPECIAL, NIVER DO NERY :) SUCESSO !”, agendado para o dia 7 de dezembro de 2014. Contrariando as expectativas previstas no nome do evento, o encontro não juntou mais do que 70 pessoas – mas foi o suficiente para a administração do shopping decidir que deveria impedir a entrada de adolescentes de bermuda e boné.

Do lado de dentro, o clima não parecia muito ameadador. Pequenos grupos de meninos e meninas se reu-



niam ao redor dos parapeitos, trocando olhares e mexendo nos *smartphones*. De acordo com o movimento dos organizadores, o grupo passeava entre os andares, entrava e saía do prédio e fazia *selfies* na escada rolante. Alguns se espalhavam na praça de alimentação, outros experimentavam óculos escuros. Muitos olhavam tênis coloridos nas vitrines. “O encontro é pra juntar quem não se conhece”, explica Marcos – ou Markim, como é conhecido pela turma. O rapaz parecia cumprir perfeitamente esse objetivo, circulando naturalmente entre os bolinhos de garotas com um macaquinho azul de pelúcia amarrado no pescoço. Markim explica que o funcionamento dos rolês no shopping passa por uma série de restrições: escutar funk, dançar ou se aglomerar em grandes grupos (ou “juntar bonde”) não é permitido. “Geralmente o segurança chega, manda sair. Eles não gostam, eles acham que só porque está juntando muita gente vai fazer bagunça, vai roubar loja”. Os seguranças do local mapeavam todo o movimento, com radinhos, fones de ouvido e semblantes preocupados.

Os encontros costumam ser organizados pelos chamados “famosinhos”: jovens muito reconhecidos, que agregam fãs em torno de si e mobilizam a rede entre o Facebook e os espaços da cidade. “Os famosinhos têm cinco mil amigos no Face [o limite máximo estabelecido pela rede social]. Tem pessoa que posta uma foto e rapidão tem mais de 100 curtidas. É como se fosse uma celebridade, mesmo”, explica Jimmy Marley – que, com 1069 amigos, ainda não alcançou a posição. “A Kut Kut, por exemplo, é famosinha”. Jimmy se refere à jo-

vem dançarina Jhenis Bárbara dos Santos Bento, ou Jhenis Kut Kut, como é conhecida nas redes sociais.

Do alto de seus 17 anos, Jhenis não apenas reúne os cinco mil amigos, como também arrebanha 900 mil seguidores em seu perfil pessoal no Facebook. A garota conta que ficou conhecida por seus vídeos, nos quais dança funk na sala da casa onde mora, no bairro de Marilândia, em Ibirité: “Eu dançava em casa. Aí comecei a postar os vídeos no Facebook. Depois fiz meu primeiro show, eles me pagaram direitinho, aí eu fui. Até que eu arrumei um empresário e aí estourou mesmo”. Os vídeos de Jhenis são pequenas vinhetas da garota dançando o quadradinho, estilo de funk popularizado pelo grupo carioca Bonde das Maravilhas cuja coreografia demanda articulação do quadril e força nos glúteos. A dança tem variações ainda mais desafiadoras, como o “quadradinho andando”, o “quadradinho de oito” e o “quadradinho de borboleta”. Algumas delas foram ilustradas por Jhenis no programa TV Verdade, da TV Alterosa, que alternou vídeos da garota dançando com cenas de estúdio junto a outros convidados – um pastor da Igreja Batista da Lagoinha e a apresentadora e *drag queen* Kayete. Jhenis conta que esse acesso à grande mídia rendeu-lhe uma boa dose de visibilidade.

Além de novos contatos para shows, ela arregimentou novos fãs, muitos deles presentes no “ENCONTRO DA JHENIS KUT KUT”, realizado no Parque Municipal, no centro de Belo Horizonte, no dia 7 de dezembro. No parque, os encontros ganham outra cara. Sem o constrangimento dos seguranças de shopping, os jovens se aglomeram junto ao coreto, ora sobre, ora ao redor da



edificação. Muitos levam caixas portáteis de som, que tocam simultaneamente diferentes hits de funk. Grupos de meninos e meninas dançam o quadrado, enquanto outros grupos fazem batalhas de “passinho do romano” – desdobramento algo desengonçado do já tradicional “passinho”, que virou febre na Internet com os vídeos do dançarino paulistano Fêezinho Paraty. Alguns moradores de rua interagem com os adolescentes, e são recebidos de forma bem humorada pelos dançarinos. Em seu encontro, Jhenis tirou fotos com os fãs e deu uma palhinha (ainda que tímida) das coreografias que grava nos vídeos.

Mr. Black, MC que também organiza encontros de funk, conta que os rolezinhos no Parque Municipal começaram no início de 2014. A área do coreto já era ocupada por encontros de MCs, que reuniam mestres de cerimônia ligados ao funk. “A gente fazia até encontros temáticos. Já fizemos encontro em prol do câncer, por exemplo, e em homenagem ao Daleste [MC paulista no assassinado durante um show em julho de 2013]”. O funkeiro, que mora no Alto Vera Cruz, também se encaixa na categoria dos “famosinhos” do Facebook. Mas precisou adaptar o nome artístico para ser aceito pela rede social: para encontrar seu perfil pessoal, é preciso buscar por Blac Emici.

De acordo com Black, os encontros passaram a acontecer no parque em função das limitações de acesso aos shoppings. Ele diz que até prefere os rolês do parque. “É ambiente público, né, eu acho que é lazer. E é bom pra todo mundo. Por exemplo: eu moro na leste, e os outros moram na sul, norte, e é um lugar de fácil acesso pra todo mundo”. Os encontros em parques não são exclusividade da capital das alterosas: espaços como o Ibirapuera, em São Paulo, o Bosque Maia, em Guarulhos, e o Parque Municipal de Montes Claros também costumam receber rolezinhos.

Fundado em 1897, alguns meses antes da inauguração de Belo Horizonte, o Parque Municipal já viu outros rolês ao longo de sua história. Até o fim da década de 1920, o espaço era frequentado pela *high society* belo-horizontina e abrigava os mais diversos eventos sociais: das corridas de bicicleta e velocípede promovidas pelo Vélo Club às retretas dominicais da Associação Musical Carlos Gomes, passando por competições públicas de natação e pelas batalhas de confeite durante o carnaval.

Aos poucos, porém, o *footing* no parque migrou para a Praça da Liberdade, acompanhando o fluxo da segregação socioespacial. À medida que a elite abandonava a região central, num movimento comum às grandes cidades do país, o centro de Belo Horizonte passou por um processo de popularização, intensificado com o crescimento urbano nas décadas de 1940, 60 e 80. O parque mudou nesse meio tempo: ganhou, perdeu e tornou a ganhar grades de ferro em seu entorno, sofreu desmembramentos que lhe subtraíram mais de 40 hectares, passou por sucessivas reformas e obras. Mas permaneceu, ainda que com menos pompa e glamour, cenário de referência para os passeios de domingo.

Ainda que libertos dos olhares repreensores de clientes e seguranças, os encontros em parques públicos também têm seus constrangimentos. Mudam os atores, mas a cena se repete: os jovens são vigiados a distância por guardas municipais, que, vez ou outra, se aproximam para revistar os participantes (ou “dar geral”), maldizer as caixas de som ou tirar os garotos do coreto. Não que essas abordagens desestimulem alguém – durante uma boa parte de 2014, os encontros no parque aconteceram quase que semanalmente. Recentemente, contudo, um novo antagonista entrou em cena: o Juizado da Infância e da Juventude.

Black explica que as investidas do Juizado no parque começaram em virtude de um encontro de fãs realizado no fim de setembro de 2014. A presença de MC Delano e M5 – MCs conhecidos e, por isso, atrativos de grande público – fez com que o encontro tomasse proporções enormes e o evento acabou em confusão. “Foi uma correria da porra. Isso aqui estava lotado, mas lotado mesmo. Um corria, todo mundo corria, os guardas doidos”, conta Marina Vitória Arlequina, parceira de Black na organização dos encontros. “Nunca tinha tido nada, aqui é tudo na moral. Enchia, mas não tanto como nesse dia. Por estar muito lotado, pessoas mal intencionadas aproveitaram pra fazer alguma coisa. Puxaram cordão, pulseira, levaram boné e celular”. As vítimas do dito “arrastão” foram os próprios adolescentes, que tiveram bonés, tênis, correntes e celulares surrupiados.

De acordo com o juiz Marcos Flávio Lucas Padula, titular da Vara Cível da Infância e da Juventude de Belo Horizonte, o Juizado é acionado pela administração do parque para prevenir a ocorrência de situações em que há “tumulto, quebradeira, ameaça ou violência”. A finalidade básica das ações do órgão é preservar a integridade física e psicológica da criança e do adolescente. Contudo, não fica claro na fala do juiz se o Juizado considera os adolescentes participantes dos encontros como sujeitos ou vítimas dessas situações. A balança parece pender para o lado da criminalização: “Muitas vezes, são situações que ultrapassam a questão da proteção à criança e ao adolescente e passam para questões do adolescente infrator: quando tem dano ao patrimônio, em caso de ameaça, ou lutas, brigas entre gangues, por exemplo. Aí já sai da questão meramente protetiva e passa para a infracional”, explica o magistrado.

A conduta dos comissários da infância, agentes responsáveis pela intervenção direta do Juizado, também segue nesse sentido. Basta que a Kombi branca do Comissariado aponte na esquina do coreto para que alguns grupos de adolescentes saiam pela tangente. A abordagem do órgão é, no mínimo, desproporcional. “Primeiro, o Juizado falava que era só trazer a identidade. Mas aí começou a ter quase agressão. Os meninos traziam identidade, mas achavam injusto expulsar pra fora do parque, que é um ambiente público”, relata o MC. “Eu sei que o cidadão tem que portar documento, mas a ponto de expulsar assim... Aí a galera foi desanimando, tomou um susto”.

Os comissários podem solicitar a retirada de crianças e adolescentes de espaços públicos ou privados, caso en-

tendam que a permanência ali os expõe a riscos. Essa interpretação fica inteiramente a cargo do agente. Afora o arrastão de setembro, o único elemento de tensão que chama a atenção nos relatos sobre encontros no parque é a abordagem dos comissários – em alguns casos, mais truculentos do que os seguranças de shoppings. “O que pode ocorrer é: dado as ocorrências anteriores, os comissários já irem a campo mais ou menos com uma visão parcial daquele evento, de que as pessoas que estão lá, embora aparentemente tranquilas, estão com uma finalidade delituosa. A pessoa já vai de certa forma com uma predisposição, vendo aquilo como um grupo de pessoas voltadas para uma atividade não muito saudável”, afirma o juiz. Ele reconhece que essa conduta “pode ser” preconceituosa e criminalizadora, mas afirma não ter conhecimento sobre abusos ou excessos por parte da equipe.

Em fevereiro de 2014, ainda no contexto das proibições e inibições dos primeiros grandes rolezinhos em shoppings, o Conselho Nacional dos Direitos da Criança e do Adolescente (CONANDA) lançou uma nota pública manifestando apoio aos adolescentes e repúdio “a qualquer forma de discriminação e repressão à liberdade de expressão”. Quando questionado sobre essa nota, o juiz afirmou que não há interesse da Vara da Infância em impedir um momento de lazer, diversão e convívio dos jovens e adolescentes, mas registrou que o Juizado “representa a lei e a lei estabelece limites”. Embora a nota do CONANDA utilize peças da legislação em vigor no Brasil (como a Constituição Federal, o Estatuto da Criança e do Adolescente e o Estatuto da Cidade) para defender os encontros de adolescentes e jovens, o juiz afirma que o Juizado não está totalmente alinhado à perspectiva do Conselho. “O CONANDA está dentro de uma visão de liberalidade, de garantia de direitos [...]. A gente tem uma visão de certa forma um pouco mais restritiva, porque o nosso entendimento é que, algumas vezes, esses eventos que aglomeram multidões muito grandes podem ter uma finalidade disruptiva”.

Ainda que tenham tido o arrastão de setembro como estopim, Mr. Black acredita que as ofensivas podem estar relacionadas a um incômodo da administração do parque em relação aos encontros, relacionado, por sua vez, a uma indisposição em relação ao universo do funk. “Eu acho que incomoda algumas pessoas. Mas o que rola é mais passinho do romano e as meninas dançando, acho que não tem nada a ver. Nada a ver com putaria, proibidão. Talvez o modo da gente se expressar e se vestir. Boné, a galera acha vulgar, sei lá. Geralmente você vê um cara de boné, roupa assim e tal, pensa que é trombadinha. Talvez seja isso”.

É bem provável que o garoto tenha razão. Indagados sobre o que acontece durante os encontros ao redor do coreto, fotógrafos lambe-lambe, pipoqueiros e vendedores de cachorro quente do Parque Municipal elaboram listas bastante particulares, que envolvem expressões como “palhaçada”, “baderna”, “bandalheira”, “coisa errada”, “falta de educação”, “gestos obscenos” e “depredação”. Embora pouco fundada na realidade, a resposta talvez fosse semelhante se a pergunta fosse feita aos vendedores

dos shoppings ou às famílias que procuravam se proteger dos adolescentes junto aos seguranças dos estabelecimentos. Mas por mais que o desconforto de consumidores, trabalhadores e frequentadores desses espaços escancare relações de discriminação, é preciso ir além do elitismo e do preconceito de classe para entender o que se passa entre a praça de alimentação e as lojas de *surfwear* – ou entre o coreto e o lago dos barquinhos.

Buscando chaves para a análise do fenômeno dos rolezinhos (e da reação a eles), Leandro Berguoci chega a termos interessantes num ensaio certo publicado na revista digital *Oene*. É preciso ter em mente, ele lembra, que os locais onde os encontros acontecem já são espaços frequentados de forma mais ou menos cotidiana pelos “rolezeiros”: shoppings de periferia e parques públicos. Não se trata de ocupar shoppings de luxo ou centros de lazer da elite. Em grande medida, o público do Mauá Plaza e do Parque Municipal compartilha das origens geográficas e/ou socioeconômicas dos jovens.

O mal estar gerado pelos rolês dá a ver relações de centralidade dentro das próprias periferias: embora muitas vezes sejam vistos como um todo homogêneo, bairros afastados do centro, regiões metropolitanas, quebradas e favelas guardam uma enorme diversidade interna, que culmina em espirais de segregação e distinção social. Berguoci dá a letra: “Há vários grupos de pessoas querendo fazer vários usos distintos dos mesmos centros comerciais. [...] Quando algo parece sair do escopo, a primeira reação das pessoas é apelar para a força. No caso dos shoppings, para a Justiça e para a polícia. Sem mediação, sem diálogo, sem acordo, sem entender minimamente o que ou quem está acontecendo. Na dúvida, é suspeito. Os conflitos, as diferenças, são resolvidos com base nas reações exageradas”.

Quando os rolezinhos estouraram, um ano atrás, esse caldo heterogêneo que combina desejo de consumo, quebra de decoro e criminalização produziu muitas leituras precipitadas (e algumas francamente míopes) acerca do fenômeno. Ao contrário do que muito se bradou em colunas e editoriais em defesa da etiqueta, o objetivo dos encontros parece estar longe de ser “tocar o terror”, “barbarizar” ou “chocar a burguesia”. Tampouco parece estar relacionado à resistência, ao protesto ou à reivindicação deliberada por espaços de lazer – conforme sinaliza o espectro das análises que pipocaram na mídia e nas redes sociais.

Muito mais simples – e talvez, por isso mesmo, muito mais complexos – do que isso, os encontros revelam uma finalidade clara: passear e se divertir, no shopping ou no parque. Pouco importa se o rolê cantado por Jimmy Marley acontece em Belo Horizonte, São Paulo, Porto Alegre ou Governador Valadares. Independente do território, o que fica evidente é que a diversão de boa parcela da juventude no Brasil depende da permissão – por motivos mais ou menos subjetivos – de juizes, policiais e seguranças interessados em manter uma ordem estética em que o funk, o hip hop, o passinho e o quadradinho são encarados como crimes de lesa-pátria. *

Bruno Carvalho

UM ERRADIO NA CIDADE NOVA

Neste trecho do livro *Porous City: A Cultural History of Rio de Janeiro*, ainda não publicado em português, Machado de Assis, alimentando-se de sua vida errante, delineia uma cidade que, por não corresponder mais aos mapas mentais de sua elite, revela conflitos sociais e espacialidades porosas.

Podemos pensar que certos personagens de Machado de Assis passeavam em bairros do Rio de Janeiro por onde muitos dos seus leitores não se atreveriam nem a passar. No conto “Um erradio”, publicado em *Páginas recolhidas* (1899), o autor põe no centro da trama espaços culturais identificados como periféricos na cartografia letrada da cidade. “Um erradio” rememora um episódio da juventude de um dos personagens. Embora introduzida com o uso da terceira pessoa, a maior parte da narrativa consiste nas explicações do recém-casado Tosta a sua mulher acerca da identidade de um homem que ela encontra retratado numa velha fotografia. O artefato da ainda recente invenção desencadeia nele uma série de memórias dos seus tempos de estudante, quando morava na Rua do Lavradio. A rua, que até hoje preserva fachadas neoclássicas do século XIX, foi um dos primeiros endereços residenciais do Centro da cidade. No texto, o narrador, mais burguês que boêmio, relembra sua juventude – mais boêmia que burguesa –, quando morava em “uma simples sala, sublocada por um alfaiate, que morava nos fundos com a família”. Junto a ele, “moravam cinco rapazes, mas apareciam outros, e todos eram tudo, estudantes, tradutores, revisores, namoradores, e ainda lhes sobrava tempo para redigir uma folha política e literária, publicada aos sábados”. Os jovens podiam não ser abastados ou poderosos, mas eram todos membros legitimados da cidade letrada.

Elisiário, protagonista do conto e da referida fotografia, destoava do grupo. Ele morava na Gamboa, bairro da região portuária conhecido por ser reduto de escravos libertos e seus descendentes. O narrador sugestivamente o descreve como *moreno* – como sabemos, uma variação comum no Brasil para mulatos ou negros, frequentemente empregada com cauteloso eufemismo. Tosta se lembra de perguntar aos seus camaradas: “Onde morava [Elisiário]? Disseram-me vagamente que para os lados da Gamboa, mas nunca me convidou a lá ir, nem ninguém sabia positivamente onde era”. A sua incerteza parece emblemática da relação entre os espaços ditos mais letrados da cidade e as áreas marginalizadas: bairros como a Gamboa e a Cidade Nova são vagos, distantes, quase indistintos, em contraste com a precisão das referências na Cidade Velha, tal qual o endereço na Rua Lavradio.

“Professor de latim e explicador de matemática”, o erudito Elisiário não possuía uma educação formal, “não era formado em coisa nenhuma”. Segundo Tosta, “seria bom prosador, se fosse capaz de escrever vinte minutos seguidos; era poeta de improviso, não escrevia os versos”. Elisiário – mais um contraponto do que antítese quando comparado ao letrado narrador e seus amigos – aparece na casa da Rua Lavradio com sua capa e sua irreverência: “Entre a opa só”, brinca um dos estudantes, referindo-se à capa sem mangas que vestia,

tipicamente usada por irmandades religiosas durante cerimônias. Outro colega propõe o desafio: “Não, a opa não pode; entre só o Elisiário, mas, primeiro há de glosar um mote. Quem dá o mote?” Logo alguém sugere o tema e Elisiário recita “uma glosa de improviso”, encantando os presentes com seu talento. Embora Tosta o descreva como um homem sério, Elisiário faz propostas dignas de Leonardo – personagem de Manuel Antônio de Almeida em *Memórias de um sargento de milícias* –, representativas da lógica da malandragem.

Elisiário sugere que os estudantes vendam Chico, um “bonito crioulo”, como escravo, mesmo sendo Chico um homem livre. O trambique permitiria aos jovens lhe pagarem um salário. Burla-se a lei, mas faz-se justiça. Em seguida, Elisiário zomba Chico por distribuir um recibo depois de receber dinheiro por uma assinatura de uma de suas revistas literárias. Não tivesse feito isso, o assinante poderia ser cobrado novamente, Elisiário conclui num gracejo.

Com seus trinta e poucos anos, Elisiário tem estima pelo jovem Tosta, na ocasião com 18 anos e também uma espécie de forasteiro naquela casa, enviado do Ceará pelo pai para estudar na capital. Elisiário afirma querer fazer de Tosta um homem, e decide ajudá-lo com seus estudos. À medida que o então estudante e narrador rememora o passado com sua mulher, começamos a descobrir o quanto aquele homem erradio causou uma grande impressão em Tosta. Um dia, Tosta o encontra na rua São José, no Centro da cidade, e conta-lhe que ia até o topo do Morro do Castelo, visitar a igreja dos Jesuítas, local em que nunca havia estado. Elisiário acompanha seu jovem amigo e, com a “imaginação evocativa” de um romancista, acrescida do conhecimento de um historiador, faz com que o Rio antigo ganhe vida. Um *flâneur* que andava por todos os lados e podia ser visto nos bairros mais distantes uns dos outros – Elisiário definia a si mesmo como alguém em constante movimento, uma espécie de *Orfeu extático na metrópole* (para lembrarmos o título do belo livro de Nicolau Sevcenko): “Eu sou um erradio. No dia em que parar de vez, jurem que estou morto”.

Em outra ocasião, Tosta encontra Elisiário por acaso numa exposição de belas-artes. Ele se impressiona com o conhecimento clássico de Elisiário e com sua habilidade de não explicar simplesmente, mas de encarnar a cultura da Grécia Antiga:

“Que de coisas me disse a propósito da Vênus de Milo [...]. Falou da estética, dos grandes artistas, da vida grega, do mármore grego, da alma grega. Era um grego, um puro grego, que ali me aparecia e transportava de uma rua estreita para diante do Partenon. A opa do Elisiário transformou-se em clâmide, a língua devia ser a da Hélade [...]. Mas era feiticeiro o diabo do homem”.

A transfiguração somente poderia ser descrita com uma linguagem que evoca o sobrenatural, e a referência a Elisiário como feiticeiro, embora brincalhona, alude a um campo semântico que associamos não aos gregos, mas às figuras centrais das culturas e religiões

ameríndias e afro-brasileiras. De feiticeiro, por exemplo, é chamado o “caboclo velho” de *Memórias de um sargento de milícias*.

Em seguida, Tosta e Elisiário saem para uma caminhada, num itinerário incomum para o primeiro, mas familiar para o último, como logo se descobre.

“Saímos; fomos até o Campo da Aclamação [depois designado Campo de Santana e atualmente, na designação oficial, Praça da República], que ainda não possuía o parque de hoje, nem tinha outra polícia além da natureza, que fazia brotar o capim, e das lavadeiras, que batiam e ensaboavam a roupa defronte do quartel”.

Em sintonia com o palimpsesto que caracteriza a paisagem urbana, a narrativa machadiana recupera camadas submersas do passado desse cenário. A descrição acima se refere às diferenças entre o Campo de Santana antes da reforma – empreendida por Auguste François Marie Glaziou e iniciada em 1873 – e seu estado após as mudanças. O Campo de Santana de Glaziou foi alterado de tal forma que chegou a ficar quase irreconhecível – urbanizado e decorado segundo o estilo romântico inglês e francês. A fonte e os tanques usados pelas lavadeiras, onde escravos se reuniam, foram removidos.

As reformas de Glaziou separam o passeio de Tosta e Elisiário, no final da década de 1860, da narrativa do conto, que se passa no período de sua publicação, três décadas depois. Ao atravessar o Campo, os dois protagonistas se deparam com “uma quitandeira de doces, uma crioula baiana”. Ela vinha da Cidade Nova, bairro cuja praça principal era o epicentro de uma área que ficou conhecida como Pequena África. Elisiário e a mulher se saúdam, para espanto de Tosta. Não ficamos sabendo se a relação entre o erradio e a quitandeira era ocasional, erótica, religiosa ou coisa que o valha. Fica implícito, sim, que a discrição do estudante escondia preconceitos. Mas, sem perder a oportunidade de retomar o laço com a cultura grega, Elisiário explica que “há muitas espécies de Vênus”. Verdadeiro cosmopolita, Elisiário não era desses que subjugam o local ao estrangeiro, o popular ao culto, o negro ao branco, a Bahia à Grécia Antiga. Elisiário passeava por onde havia interesse.

Capaz de circular da Pequena África à Academia Imperial de Belas Artes, Elisiário escapa das possibilidades do mapa de um cartógrafo – o personagem não pode ser fixado e, de fato, sua vitalidade e seu poder criativo parecem se alimentar da sua vida errante, do vagabundar. Ao final da história, descobrimos uma situação análoga: a inspiração e o vigor da poesia dele dependiam da sua relutância em se comprometer a escrevê-la – e, portanto, fixá-la.

Em outra ocasião, após deixarem o teatro mais cedo, porque o “erradio” não conseguia mais ficar imóvel esperando os dois últimos atos da peça, os dois amigos sentam-se num botequim das redondezas. Depois de uma conversa na qual Elisiário “projetou mil jornadas ao sertão do Brasil inteiro, por serras, campos e rios, de mula e de canoa” – onde ele “colheria tudo, plantas, lendas, cantigas, locuções” –, Tosta escuta o seguinte papo: “Você era capaz de ir daqui, a pé, até São Cris-

tóvão, agora?”. O estudante responde com um tépido “pode ser”, que Elisiário interpreta como uma recusa justificada pelo cansaço, indo embora sozinho. Tosta então decide segui-lo rumo à Cidade Nova: “Ainda o apanhei na Rua dos Ciganos. Ia devagar, com a bengala debaixo do braço, e as mãos ora atrás, ora nas algibeiras das calças. Atravessou o campo da Aclamação, enfiou pela Rua de S. Pedro e meteu-se pelo Aterrado acima”.

O período no qual Machado situa o passeio suscita uma digressão. Esse peripatético enredo precedeu em alguns anos aquilo que o geógrafo Maurício de Abreu apontou como um divisor de águas no desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro durante o século XIX: o aumento do serviço de trem para os subúrbios e a implantação de novas linhas de bonde a partir de 1868. Viajantes europeus pareciam impressionados com os serviços oferecidos pela cidade: em 1873, o Conde de Ursel via nos bondes “a mais democrática igualdade” e, uma década mais tarde, Hastings C. Dent – que de resto reunira muitas reclamações acerca do ano que passara no Brasil – achou que “o ubíquo sistema de bondes [...] é tão excelente que seria mais fácil sugerir melhoras nos meios de transporte existentes em Londres do que nos do Rio”. Sabemos do papel desse sistema, que privilegiava a Zona Sul, na especulação imobiliária. Ao mesmo tempo, a maneira pela qual os habitantes do Rio de Janeiro vieram a depender dos bondes explica porque o aumento de dez por cento nos preços das passagens em 1880 foi recebido com manifestações violentas, reação mais tarde conhecida como Revolta do Vintém. Além de impactar a cartografia socioeconômica da cidade, a utilização dos bondes para o deslocamento na cidade também alterou a experiência individual do espaço. Os passageiros dos bondes, em maior velocidade, mas à mercê dos trajetos das linhas, tinham menos necessidade de recorrer aos seus mapas cognitivos, por meio dos quais os pedestres podem planejar seus itinerários ou encontrar seu caminho no espaço urbano.

Os bondes atraíram a atenção de Machado de Assis a ponto de justificar uma recente antologia de seus escritos relacionados ao assunto. Considerando-os “essencialmente democráticos” numa crônica datada de 1883, Machado, em outro texto, de 1889, apenas alguns anos antes da publicação de “Um erradio”, revela uma prática pessoal análoga àquela de Elisiário: “É meu costume, quando não tenho que fazer em casa, ir por esse mundo de Cristo, se assim se pode chamar a cidade de São Sebastião, matar o tempo. Não conheço melhor ofício [...] mormente se a gente se mete por bairros excêntricos”. Como uma prescrição para seus leitores, o escritor acrescenta – não sem um metonímico aceno para a cidade letrada, centrada nas editoras da rua do Ouvidor: “Naturalmente, cansadas as pernas, meto-me no primeiro *bond*, que pode trazer-me à casa ou à Rua do Ouvidor, que é onde todos moramos”. A diminuição do tempo que se gastava para ir de um lugar a outro pode ter levado a uma certa democratização dos espaços urbanos do Rio ou, ao menos, aproximado ainda mais a Cidade Nova

do Centro. Talvez isso possa nos ajudar a compreender a hesitação de Tosta, ao seguir Elisiário, quando chega à fronteira daquele bairro: “Eu, no Campo, quis voltar, mas a curiosidade fez-me ir andando também”.

Tal pensamento teria ocorrido se já houvesse ali um sistema de bondes operando? Ou teria sido o desejo de voltar motivado mais pelo medo de cruzar uma linha imaginária, de passar a fronteira na qual acabava a cidade familiar, “civilizada”? Qualquer que seja a resposta, a decisão de Tosta de continuar seguindo Elisiário não resulta em nenhum evento cataclísmico. A caminhada de Elisiário, que não possuía nenhum motivo utilitário, era bem semelhante àquelas de Machado pela cidade. Após atravessar toda a Cidade Nova, Elisiário chega ao cais da Igrejinha e toma um bote de volta, passando a noite numa hospedaria do Campo, como contaria a Tosta no dia seguinte. Tosta, por sua vez, percebe-se sem coordenadas familiares: “Também eu me achei perdido, longe da cidade e exausto”. A “cidade”, nesse caso, se refere especificamente ao Centro, num deslocamento metonímico que permanece em uso até os dias atuais. No entanto, mesmo antes dos bondes, Tosta não encontraria dificuldade em logo encontrar um tálburi e voltar à Rua Lavradio.

Situado naquela que Marshall Berman denomina a “primeira grande leva de escritores e pensadores que se dedicaram à modernidade”, Machado de Assis parece compartilhar com Baudelaire e outros autores uma “percepção instintiva” para a “interdependência entre indivíduo e ambiente modernos”. Num contexto no qual a noção de uma quase homogênea e estável cidade letrada começa a se pulverizar em meio a uma série de desenvolvimentos políticos, econômicos e tecnológicos, Machado delineia uma cidade que não mais corresponde aos mapas mentais de um público elitista, nem tampouco meramente os reproduz. Os seus textos captam as relações sociais com uma precisão e uma sutileza que sugerem como deve ter sido a experiência dos espaços do Rio a partir de uma variedade de perspectivas, e não apenas a partir daquelas de seus colegas da Rua do Ouvidor. Ao escrever durante os anos de 1890, já durante a República, contos situados em décadas anteriores, Machado de Assis projeta uma porosidade que a cidade corria o risco de perder. Certos circuitos, encontros e convívios retratados naquele passado – período em que a narrativa se desenvolve – estavam entrando num processo de desaparecimento ou se tornando crescentemente confinados aos espaços periféricos, como aqueles da Cidade Nova.

No intervalo entre o período no qual “Um erradio” se passa e sua escrita e publicação, observa-se uma intensificação nítida de esforços para segregar socialmente a cidade. Os mais pobres, empurrados para o entorno, são marginalizados. Trata-se de objetivos que seriam articulados em termos bastante explícitos em projetos de planejamento urbano do início do século XX. Assim, começavam a se formar as comunidades eventualmente conhecidas como favelas. E, de maneira igualmente significativa, a retórica das reformas urbanas declarava guerra contra os não-civilizados ou se posicionava como a cura contra a ameaça das “classes perigosas”,

crescentemente associadas aos negros e aos pobres. Partia-se a cidade. Quando Elisiário passeia pela Cidade Nova, começavam a surgir associações preconceituosas entre essa área da capital e um universo africanizado, de cortiços insalubres, habitados por semibárbaros. Quando o conto é publicado, essa identificação já havia se sedimentado no pensamento do público leitor. Os atributos pelos quais a Cidade Nova ficaria conhecida – o maxixe, o samba – eram parte de um universo que administradores públicos e elites governantes da Primeira República queriam expulsar do Centro da capital.

Os primeiros regimes republicanos, dos quais Machado de Assis era crítico, exacerbaram uma era de políticas urbanas autoritárias, que alcançaram seu ápice com as demolições efetivadas para dar lugar a uma nova e monumental avenida, a então Avenida Central, hoje Rio Branco. O *bota-abaixo* realizado durante a administração de Pereira Passos, engenheiro nomeado prefeito do Distrito Federal (1902-06), tornou-se um momento de transição muito discutido na história da cidade. Essas intervenções urbanas ocorreram na esteira de reformas similares em países estrangeiros – ou eram por elas inspiradas –, particularmente a renovação de Paris sob o comando de Haussmann, que o jovem Pereira Passos havia vivido em primeira mão quando morou na capital francesa entre os anos de 1857 e 1860. Ao mesmo tempo, enquanto respondiam a mudanças globais nas ideias sobre como as cidades deveriam funcionar, as medidas decretadas no Rio durante a Primeira República também procuraram solapar formas tipicamente locais de porosidade espacial.

Outro importante fator por trás das reformas urbanas era a preocupação com a imagem do Brasil no exterior. Assim sendo, a sua vitrine – o Rio de Janeiro – foi remodelada para projetar uma nova imagem nacional, uma capital que pudesse competir com as reformas de outras metrópoles latino-americanas – também inspiradas pelas reformas parisienses –, particularmente Buenos Aires. No início do século, viajantes com frequência se incomodavam com as sujas e superpopulosas ruas da capital, além de se apavorarem com a febre amarela, já que imigrantes e estrangeiros morriam com maior frequência. Em comparação com o Rio imperial, quando havia sido um bairro de passagem obrigatória para estrangeiros ilustres, por estar no caminho daqueles que iam visitar Dom Pedro II em São Cristóvão –, a Cidade Nova perdeu importância após o estabelecimento da República, e os visitantes deixaram de ter razões de força maior para explorar a cidade para além do Campo de Santana.

Uma das exceções foi João Chagas (1863-1925), jornalista e escritor descendente de uma família de liberais forçada a abandonar o Brasil por razões políticas. Nascido no Rio, ele partiu para Portugal ainda jovem. Republicano ativo em Lisboa e no Porto – a República Portuguesa seria declarada somente em 1910 –, Chagas enfrentou a prisão em mais de uma ocasião. De seu exílio em Angola, o jornalista viajou em 1895 ao Rio

para se reunir com um ministro e outras figuras públicas. Aquela viagem inspirou um pequeno livro escrito quase como um diário: *De bond: alguns aspectos da civilização brasileira*. O livro saiu em 1897 e nunca mais foi reimpresso, apesar de João Pinheiro Chagas – como ficou conhecido na história – ter se tornado o primeiro primeiro ministro da República de Portugal.

De bond representa uma das últimas descrições do Rio antes das reformas de Passos, mas retrata um momento de profundas mudanças na estrutura urbana, com a proliferação dos bondes elétricos após 1892 – alusão existente no próprio título. Se esse período de intensas inovações tecnológicas afetou as noções de tempo e espaço das pessoas, a narrativa de Chagas se torna um bom ponto de partida para pensar a maneira através da qual tais mudanças de percepção aparecem nos textos literários. O seu itinerário se inicia, de forma um tanto quanto previsível, na Rua do Ouvidor: “Foi aí pelas duas horas da tarde d’esse dia outonal de setembro que me encontrei subitamente n’essa famosa rua do Ouvidor”. O contraste com Lisboa, naquela época uma cidade com cerca de 350.000 habitantes, o arrebatou: “A mim, vindo da monotonia da vida lisboeta [estava] em plena festa [...] uma multidão faladora e ruidosa”. Como se estivesse prevendo as reformas iminentes, Chagas acha a multidão da Rua do Ouvidor “impaciente por civilizar-se”. Após descrever sua caminhada pela estreita rua, entremeadas com entusiasmados comentários sobre as mulheres – “Ouvi dizer que o Brasil é o paraíso das mulheres” – e observações acerca de seus “estabelecimentos de luxo”, Chagas olha para trás ao chegar ao final da Ouvidor: “E, repousadamente, livre de encontrões e do borborinho, considero com pasmo essa ruela sem luz e pergunto a mim próprio porque razão escolheu a população de uma cidade tão bela um lugar tão feio e triste para passear, para se exhibir e para conversar”.

Chagas toma um tálburi em direção à sua distante pensão, e, tão logo deixa o Centro, “não quis ver mais”. Ele fecha os olhos e, como num passe de mágica, abre-os no capítulo seguinte, onde o encontramos rente ao Canal do Mangue da Cidade Nova. Como sugere Franco Moretti, “a metrópole [...] pede por uma transformação não só espacial, mas no fluxo do tempo”. Ao contrário do transeunte Elisiário, Chagas experimenta o espaço urbano de dentro de um veículo em movimento e as consequências disso são articuladas em termos temporais, exageradas para a obtenção de um efeito dramático: “Quando abri os olhos rodava o carro ao longo de um canal de água negra e gordurosa, bordado de esguias palmeiras, e que me pareceu o mais fétido”. Além das palmeiras, pouco é reconhecível daquela que fora uma das mais imponentes intervenções do período imperial. O Canal do Mangue era agora uma parte negligenciada da cidade e Chagas oferece não apenas a perspectiva de um recém-chegado viajante, mas também o testemunho de seu cocheiro.

Embora filtrada pela memória do jornalista, trata-se de uma rara voz não literária de alguém que, como

podemos imaginar, tinha contato com a Cidade Nova cotidianamente e, ao mesmo tempo, possuía um conhecimento da história recente do lugar. À medida que o cocheiro fala do passado daquele antigo pântano, Chagas pergunta sobre a febre amarela, sugerindo que um canal tão imundo como aquele, no centro de um bairro populoso, deveria ser uma fonte permanente de infecção. O cocheiro o interrompe com um sorriso e afirma que, pelo contrário, o canal era “excelente” para a saúde. Ainda que não possamos descartar a possibilidade de que Chagas tenha interpretado mal uma afirmação sarcástica, o longo e detalhado relato nos faz crer que se tratava de uma opinião sincera. O detrito da fábrica de gás vizinha, segundo o habitante local, tinha o poder de purificar a atmosfera.

À parte a provável discrepância entre os efeitos colaterais do despejo da fábrica de gás e a crença popular em seus benefícios, os comentários do cocheiro são significativos ao sugerirem a maneira pela qual discursos que associavam a Cidade Nova a condições insalubres pareciam ter sido disseminados de cima para baixo. De fato, quando o viajante insiste – talvez baseado em rumores – no fato de que a área deveria ser propensa à febre amarela, a resposta novamente surpreende: “Reflecti que um tal sitio deveria ser terrível no tempo da febre, porque o recém chegado nunca deixa de inquirir da febre, mas o cocheiro [...] respondeu simplesmente: ‘É onde morre menos gente’. Pareceu-me extraordinário!”.

Independentemente da avaliação do cocheiro estar correta, a troca de informações entre eles salienta a dissonância existente entre, de um lado, os discursos higienistas e as medidas sanitárias republicanas que alvejavam áreas pobres da cidade – tendo o Mangue com um dos principais suspeitos – e, por outro lado, a percepção popular de que a área do canal era, na verdade, a mais sadia da cidade. Essa disjunção pode ajudar a explicar eventos históricos pouco compreendidos da cidade, como a Revolta da Vacina em 1904, que irrompeu na vizinhança do Mangue, no Campo de Santana, quando muitos moradores se rebelaram contra uma campanha de vacinação obrigatória durante as reformas de Pereira Passos.

A desconexão latente entre as elites letradas e a vida cotidiana nas periferias da cidade ganha contornos mais explícitos à medida que Chagas atravessa a Cidade Nova. As suas descrições do bairro estabelecem um contraste implícito com a agitação e as tentativas de ser *civilisé* da Rua do Ouvidor:

“Pela longa rua que iam seguindo passavam a cada momento *tramways* abertos, e carroças de transportes puchadas a tres mulas. O movimento de peões rareava. À porta de mercearias, pretos descalços, sentados nos passeios, pareciam dormir. Às portas das casas, guarnecidas de persianas, assomavam mulheres e crianças, em desleixo. Dir-se-hia que a cidade acabava aqui e que uma outra cidade ia começar”.

Mesmo antes das reformas de Pereira Passos, começamos a identificar o aparecimento da ideia – ou pelo

menos da hipótese – de que existiam “dois Rio de Janeiro”. Em relatos do século XIX, o Campo de Santana fora constantemente descrito como uma fronteira entre a Cidade Nova e a Cidade Velha. A Cidade Nova, por sua vez, parecia servir de fronteira entre o Rio de Janeiro, a capital do país, e uma “outra cidade”, um meio semissuburbano de “pretos descalços”, de ritmo mais moroso, lento. Ela oferecia cenas impróprias a uma metrópole cujos governantes ansiavam por ordem e progresso. Viajantes de meados do século XIX notavam que as ruas da Cidade Nova eram bem pavimentadas; agora elas estavam negligenciadas, como se as autoridades esperassem meramente que nenhum estrangeiro fosse vê-las jamais: “As ruas eram mal calçadas”, Chagas observa. “No entanto as ruas que eu vinha percorrendo não estavam simplesmente mal calçadas, mas no mais completo abandono”.

As palavras de Chagas surgem para nós como o inverso daquelas de Machado, nas quais paisagens são raramente descritas e o conteúdo delas, que permanece latente, ganha significado através das relações internas entre topônimos mencionados sem alardeio no enredo. Aqui temos descrições desprovidas de referências específicas, e o leitor deve tentar adivinhar o itinerário do autor, apesar de não ser esperado que ele se importe com isso.

Se, nas descrições de Chagas, a Cidade Nova mantinha características de uma vila, a proximidade do Centro da capital da nação significava que o bairro não poderia escapar à vigilância do Estado, ávido por impor seu controle na esfera pública. Esse foi exatamente o caso durante e depois das reformas de Pereira Passos, quando houve tentativas de reprimir o maxixe e quando os não vestidos de forma “decente” foram proibidos de circular nas áreas centrais. Costumes herdados do século XIX foram igualmente decretados ilegais – da venda de comidas nas ruas até o descomedido e algumas vezes violento entrudo durante o carnaval. Além de medidas para regular os desfiles populares dos ranchos e cordões, o governo começou a organizar iniciativas mais “civilizadas” e mais facilmente controláveis, como um desfile de veículos decorados com flores, realizado no Campo de Santana e inspirado na Batalha das Flores do Carnaval de Nice.

A função da rua como local de experiência social, contudo, estava arraigada demais na vida cotidiana para ser tão facilmente apagada e refeita. Várias tradições malvistas de Carnaval persistiram. A economia informal continuou a subsistir nos espaços públicos e alguns fenômenos então incipientes floresceram, como o jogo do bicho, ainda popular – apesar de ilegal – nas esquinas do Rio. Entretanto, o impacto das mudanças associadas à *belle époque* não deve ser subestimado. Numa cidade com uma significativa população de “morenos”, como o Elisiário e a quitandeira baiana, práticas associadas a eles – reminiscentes daquelas encontradas no Campo de Santana apenas algumas décadas antes – tornaram-se crescentemente perseguidas e foram forçadas a se deslocar para as periferias, mais inacessíveis para quem passeia pelo Centro da cidade. *

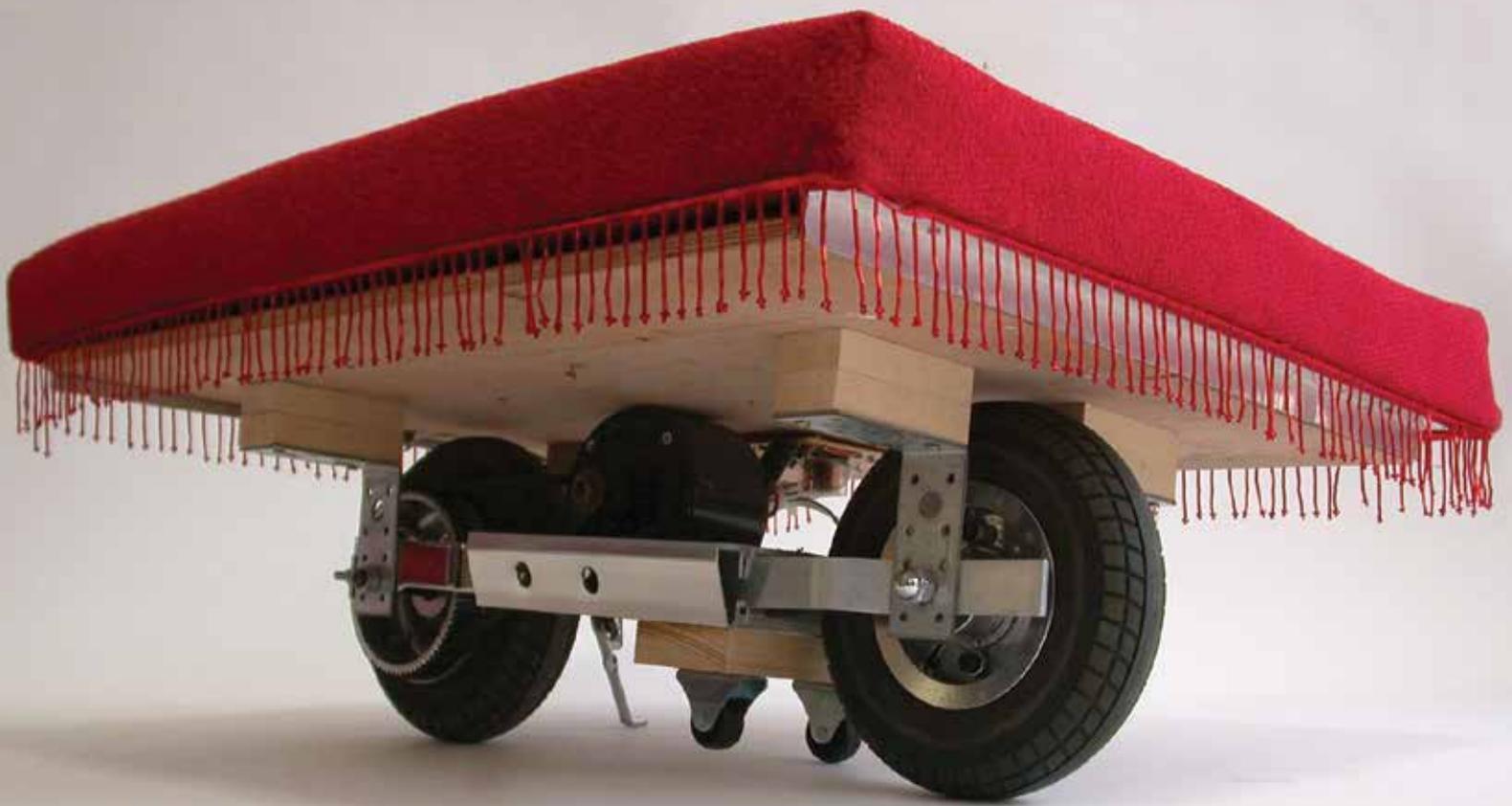


EXPRESSO DA HISTÓRIA

HeHe – Helen Evans e Heiko Hansen

Um tapete deslizante instalado nos antigos trilhos de bonde de Istambul inspira uma livre viagem, ao passado e ao futuro. Traz à memória veículos particulares que já circularam em estradas de ferro e coloca em questão a experiência do corpo que se move no espaço.





Enquanto pensávamos sobre o *Train Project* e o Tapete Voador que montamos em Istambul em 2005, um artigo no jornal francês *Libération* chamou nossa atenção. Nele, o autor descreve sua viagem às profundas florestas da região dos Urais, na Rússia, e conta sobre um pequeno vilarejo cuja ligação com o resto da civilização só se dá por uma viagem de seis horas sobre trilhos abandonados, a bordo de um carrinho que os habitantes chamam de *pionierka*, impulsionado por um antigo motor de motocicleta.

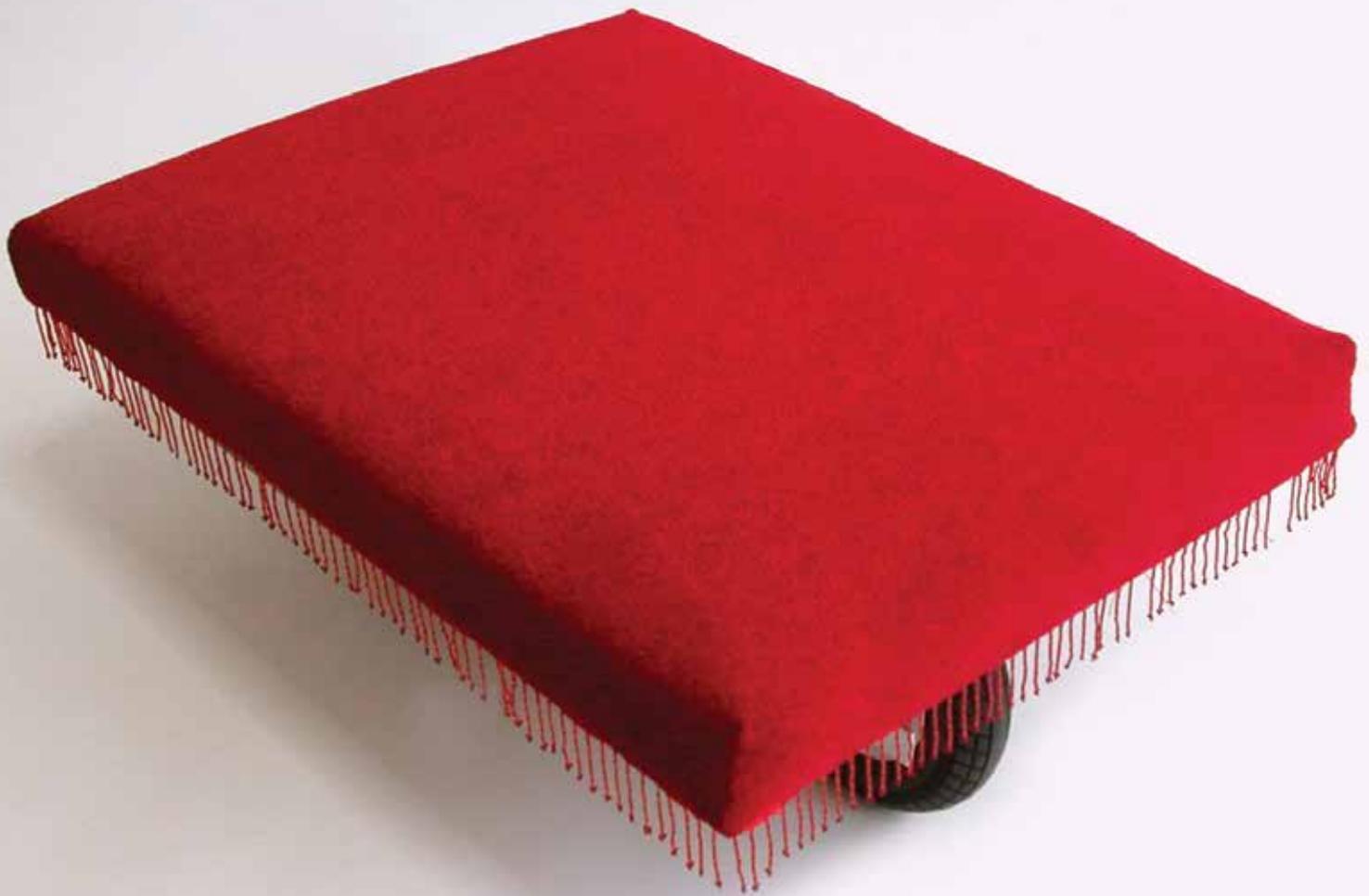
Uma cena do filme *Stalker* (1979), de Andrei Tarkovsky, vem logo à mente. O protagonista viaja sobre trilhos abandonados em um carrinho, numa paisagem pós-industrial devastada, levando seus dois clientes ao local conhecido como “a Zona”, onde supostamente os desejos mais íntimos das pessoas se tornam realidade. Essa imagem de Tarkovsky sugere uma certa esperança de que a estrutura ferroviária, o primeiro e mais poderoso mecanismo da Revolução Industrial, possa nos conectar um dia com uma nova sociedade e uma nova ordem tecnológica situadas naquilo que restará, futuramente, de nossas áreas industriais. A Zona parece prever Chernobyl.

O que é a infraestrutura ferroviária? Trens são a forma mais direta de nos conectarmos entre dois pontos. Eles representam uma oposição àquilo que Paul Virilio chamou de veículo *sans terrain*: o navio de guerra, o tanque, os *Hummers* e até mesmo o carro. Esses dispositivos flexíveis e individualizados têm a força termodinâmica para penetrar qualquer terreno, enquanto o trem só pode seguir uma linha reta pré-traçada num espaço horizontal.

Como outros críticos do século XIX, Paul Cézanne viu nesse vetor através do espaço, que corta o ambiente construído e a paisagem natural, uma ameaça violenta à vida. Em sua obra *La Tranchée du Chemin de Fer* (1871), vemos o que parece ser uma paisagem montanhosa que sangra como se tivesse sido cortada por uma faca – pela ferrovia. Para reduzir custos e otimizar a locomoção, as linhas de ferro europeias foram construídas da forma mais retilínea possível, independentemente do que houvesse em seus caminhos. Será que isso não viria a ser uma vantagem para tempos futuros, quando estariam todos à procura de formas sustentáveis de viajar? Uma linha nivelada, reta, sem altos e baixos, é ideal para dispositivos de baixo consumo de energia.

Sistemas de transporte ferroviário são exemplo de infraestruturas poderosas, do tipo ainda bastante comum na sociedade tecnológica atual. Essas infraestruturas geram as possibilidades para a sua própria expansão, como numa reação em cadeia: os trilhos possibilitam transportar material para que sejam construídos mais trilhos. Infraestruturas como o sistema ferroviário ou elétrico tocam e transformam a vida de várias maneiras.

O transporte ferroviário funciona como um *conjunto de maquinários*. O conjunto que forma um sistema ferroviário consiste em linhas férreas, vagões, estação de trem, serviço de Internet, comércio de comida e lazer etc., e é impossível dissociar as partes dessa entidade. Entretanto, quando os primeiros sistemas ferroviários foram implantados na Inglaterra, essa noção de conjunto não existia. O



design de trens evoluiu de um cruzamento entre o sistema de transporte dominante na época, as carruagens puxadas por cavalos, e os vagões de mineração movidos a vapor. Os trilhos eram somente outro tipo de estrada.

A noção de estrada sugeria que neles qualquer um era livre para operar seus veículos privados de qualquer espécie (como fazemos hoje) e, de fato, era isso que se fazia. Até 1938, havia veículos privados circulando na linha Liverpool-Manchester. Eram veículos particulares normais, feitos para estradas, que para viajarem sobre trilhos eram colocados sobre chassis especiais.

O conceito de cadeira é interessante neste contexto. Se analisarmos sua história, veremos que as cadeiras eram inicialmente reservadas àqueles que detinham algum poder, como reis, por exemplo, e foram sendo com o tempo apropriadas pela burguesia, principalmente a partir da Revolução Industrial. A cadeira e a mesa tornaram-se lugares para sentar-se, pensar, escrever, delegar e fazer negócios. A partir daí, até se tornar ícone do design de produtos de massa, a cadeira foi se popularizando em trens, automóveis e aviões, determinando o modo como viajamos hoje.

A ideia de viajar sobre uma cadeira pode nos levar também a outro capítulo da história dos transportes, o dos TPR, Transportes Pessoais Rápidos, que surgiram nos anos 1950 e 1960. Projetos e pesquisas sobre TPRs eram generosamente financiados por governos no mundo todo, mas a maioria não foi adiante. Entre os que falharam está o *Aramis*, um projeto de pesquisa francês para o desenvolvimento de uma rede de carros automatizados para até quatro

pessoas que circulariam ininterruptamente sobre trilhos na cidade de Paris. O fato desse projeto nunca ter sido implementado é um sinal da complexidade e inviabilidade de se recriar um sistema inteiro do nada. O *Aramis* foi inspirado na ideia de cadeiras sobre trilhos. O *Train Project* é talvez uma espécie de *Aramis*: veículos individuais sobre trilhos.

Um dos veículos que construímos foi chamado de *Tapis Volant*, ou Tapete Voador. Ele foi desenhado para os antigos trilhos de bonde de Istambul. Os trilhos correm por toda Istiklal, a rua para pedestres na parte ocidental da cidade.

Tapis Volant é uma almofada vermelha retangular com franjas de contas em cada um dos lados. Ela anda sobre um único trilho de bonde, usando-o como monotrilho. Suas rodinhas são propelidas por um motor elétrico. A almofada fica sobre um sistema mecânico que permite ao motorista se equilibrar quando sentado na posição de flor de lótus. Essa postura, além de imitar o funcionamento de um tapete voador “de verdade”, conecta o corpo ao movimento, de modo que o motorista deve estar relaxado e equilibrado para operar...

A experiência de conduzir o *Tapis Volant* é semiautomatizada: o veículo corre sobre os trilhos, acelerando quando o motorista se inclina para frente e freando quando o motorista se inclina para trás. Esse método de operação desloca as proporções entre automação e controle: ele permite um *modus operandi* inconsciente. É uma experiência diferente daquela de dirigir um carro, em que o motorista está exposto a um mecanismo de controle complexo. Os controles do carro funcionam como substitutos, não se co-

nectam a uma experiência de movimento e não constroem relações estéticas entre o carro e o ambiente pelo qual ele se move. Sua função é fazer o motorista acreditar que tem controle sobre algo que pode sair do controle muito facilmente. Essa abordagem focada no controle é diferente da monofuncionalidade dos primeiros protótipos de veículos, como as primeiras construções voadoras de Otto Lilienthal, que eram controladas com o balançar, para frente e para trás, das pernas. Sistema de som, espelhos retrovisores eletrônicos, climatização automática são recursos que diluem em vez de aprimorar a experiência. Quanto mais perdemos nossa habilidade de experimentar o próprio movimento através do espaço, mais nos sentimos desconfortáveis e distantes de nossos entornos.

Wolfgang Schivelbusch aborda isso em detalhe em *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Ele observa o momento em que os primeiros sistemas de transporte ferroviário públicos estavam sendo implantados, mostra que a primeira geração de passageiros de trem tendia a achar a experiência alienante, e compara o trem a formas de transporte orgânicas, movidas a cavalos ou a vento, que tinham relações diretas com o terreno que estava sendo atravessado. Cada trecho da viagem correspondia a experiências físicas e sociais tangíveis. Já os primeiros passageiros de trem se sentiam como meros pacotes: projéteis no espaço. Havia uma sensação de perda de integração com o entorno. Esse deslocamento perceptivo era descrito na Era Vitoriana como “aniquilação do tempo e do espaço”. A velocidade com que o trem corta a paisagem encolhe o espaço e apaga especificidades locais: percebe-se a paisagem com uma visão panorâmica distanciada, enquanto o que está próximo desaparece numa mancha. É precisamente o que está próximo, a especificidade do local, que o *Train Project* tenta resgatar na forma de uma série de instalações montadas sobre trilhos abandonados ou parcialmente fora de uso. *Tapis Volant* reduz o controle operacional a posturas do corpo, deslocando a experiência estética do movimento pelo espaço.

O *Train Project* usa um método de engenharia cultural invertida: navegando livremente pelo tempo, pelo espaço e pela cultura, é possível reinventar uma tecnologia antiga sem aceitar convenções estabelecidas. Processos tecnológicos se desenvolvem como imagens fractais: no centro da imagem está a invenção original e nas bordas estão subinovações, menores e mais marginais, que não podem ser maiores que a original. O conceito de trem de George Stephenson continua o mesmo, mesmo que recursos adicionais se manifestem com maior velocidade e os serviços de forma mais sofisticada, e mesmo que uma nova cultura tenha se definido em torno da noção de trem. Usando um método de engenharia invertida, o ponto de partida conceitual para o *Train Project* está situado no passado. Dali, desenvolve-se um processo que favorece ideias que em momentos da história foram consideradas de forma desfavorável, mas que podem muito bem ser válidas para amanhã.

A imagem do *Tapis Volant* representa esse “veículo semântico” romântico para Istambul, mas também um “design de transporte” atemporal que existe somente no imaginário de um mundo fictício. Há paralelos com outras experiências sobre trilhos ao redor do mundo e com a imagem recorrente do tapete voador em nossa cultura.

A dupla de artistas Ansuman Biswas e Jem Finer operou um tapete oriental voador a bordo de um simulador de voo russo com gravidade zero. Esse jogo em que a ficção encontra a realidade, um tapete em gravidade zero ou um tapete voador propelido sobre nostálgicos trilhos de bonde em Istambul, aponta para uma técnica de design que considera o presente como um brevíssimo *flash* de tempo, mapeando o passado e o futuro como entidades igualmente válidas para as quais criar.

Isso pode parecer exótico, mas basta lembrar os trilhos de Diolkos, perto de Corinto, que datam da antiga Grécia e são considerados por muita gente os primeiros da história. Ainda não inteiramente descobertos e conhecidos, os trilhos foram construídos com pedra e feitos para que sobre eles viajassem navios. *



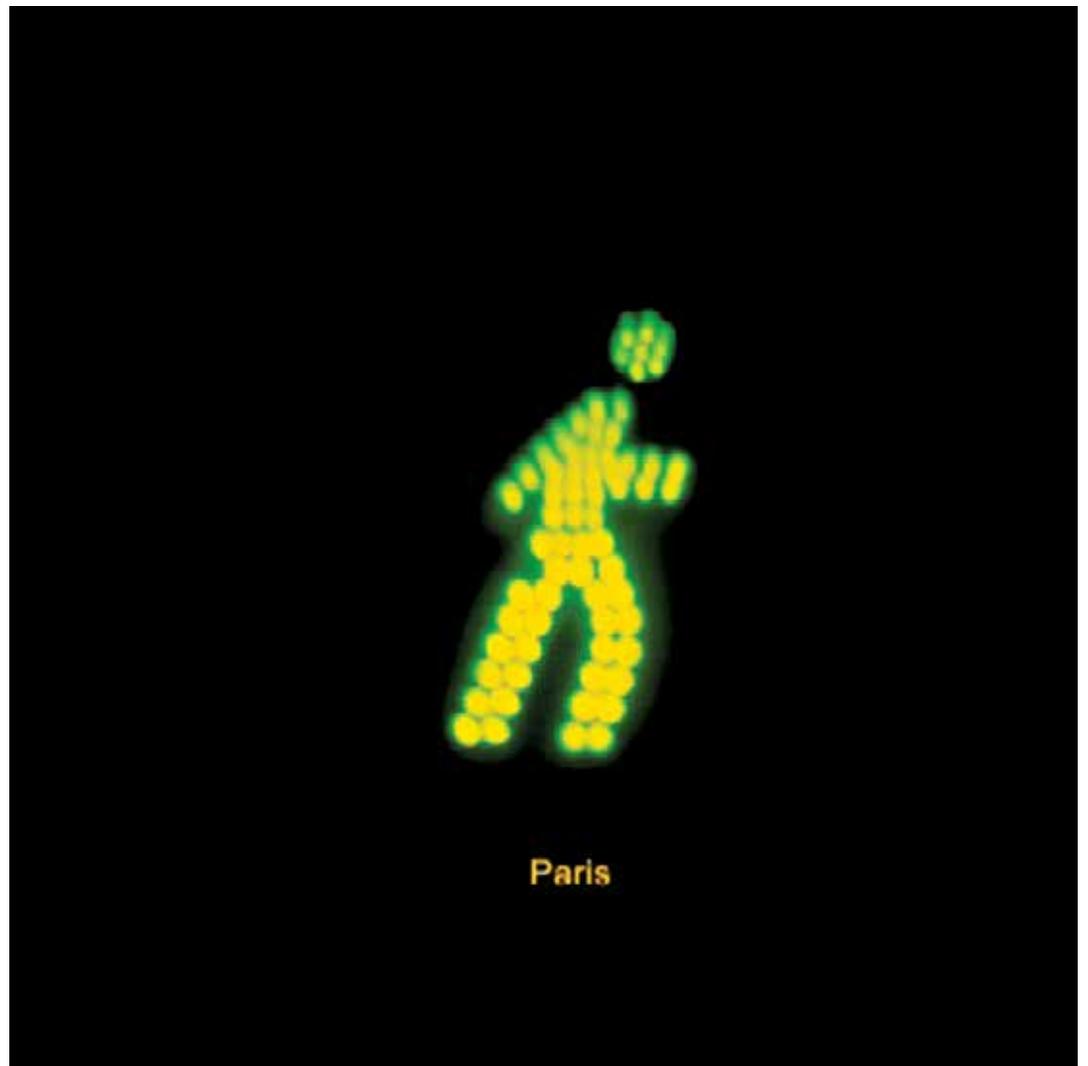


New York City



Shanghai

VIDA PEDESTRE



Texto de Renata Marquez
Semáforos, stills do vídeo de Francis Alÿs

Francis Alÿs confere um poder fabulador ao pior inimigo da vida pedestre, autoritário ícone da cidade rodoviária. Aquele que dá o detestável privilégio orquestrado aos automóveis.



Bruxelles



Minneapolis

Existe vida pedestre nas cidades. Essa afirmação não resulta tão óbvia assim. Em Barcelona, há alguns pares de anos, podia-se ler o seguinte texto estampado em *stencil* no asfalto de La Rambla: “Um em cada três mortos em acidentes de trânsito andava a pé. Atenção! Todos somos pedestres!”. Atenção, nem sempre somos esses seres híbridos que se locomovem sobre quatro rodas em alta velocidade. E a cidade nem sempre é esse filme ao qual assistimos através de vidros indefectíveis, protagonizado por personagens distantes e mediado pelo botão acionador da janela do carro. Fecho rápido e pronto, o passeio agora pode ser devidamente sintonizado na trilha sonora preferida e ajustado à temperatura perfeita, tudo muito agradável. Percorro a cidade como se fosse um passeio remoto. Estou lá sem estar. Vejo sem ver, conheço sem conhecer. Apenas suspeito que a cidade real parece ter resolução mais detalhada do que a imagem de GPS que tenho no painel à minha frente, mas, afinal, isso pouco importa.

Contudo, de repente alguém é atropelado. Foi em Barcelona, mas poderia ter sido em qualquer esquina do Brasil. “Se tudo pode acontecer/se pode acontecer qualquer coisa/um deserto florescer/uma nuvem cheia não chover/pode alguém aparecer/e acontecer de ser você/um cometa vir ao chão/um relâmpago na escuridão”, canta Arnaldo Antunes. Espero que me perdoem por omitir a parte feliz da canção, ok? Pode acontecer

de ser você. A pessoa sai de casa para passear, passa antes no mercado municipal, compra cerejas perfeitas. Entra na livraria, confere as novidades da seção de revistas de fotografia. E resolve, sem mais nem menos, ir ao Teatre Grec assistir ao show da Laurie Anderson. Espera pelo ônibus no ponto da esquina. Sai de casa de blusa nova, comprada no dia anterior na Calle Tallers, que fica ótima combinada com a saia antiga preferida. E tudo escurece. Não tinha a menor ideia de que demoraria dois meses para voltar para casa. E, ao que parece, teve sorte.

O primeiro passeio, depois de quarenta dias de imobilidade total na posição horizontal, foi de ambulância. Ainda não voltando para casa, mas mudando de hospital: saindo de um hospital de urgência e indo para um hospital de reabilitação. Vê o céu – inacreditavelmente azul naquele dia –, o que há muito não tinha tido a oportunidade de ver. Do ponto de vista da sua imobilidade hospitalar não havia vistas ou perspectivas exteriores. Da cama do primeiro hospital não se via a janela – um problema arquitetônico elementar, pôde logo perceber. O planejamento de hospitais, de maneira similar ao planejamento de cidades, parece ser incapaz de enxergar a escala cotidiana. É desumanizado e desumano. Mas agora ela estava, finalmente, de volta às ruas. Uma folha de plátano entra magicamente pela janela da ambulância. Isso é meio piegas,



Neapolls



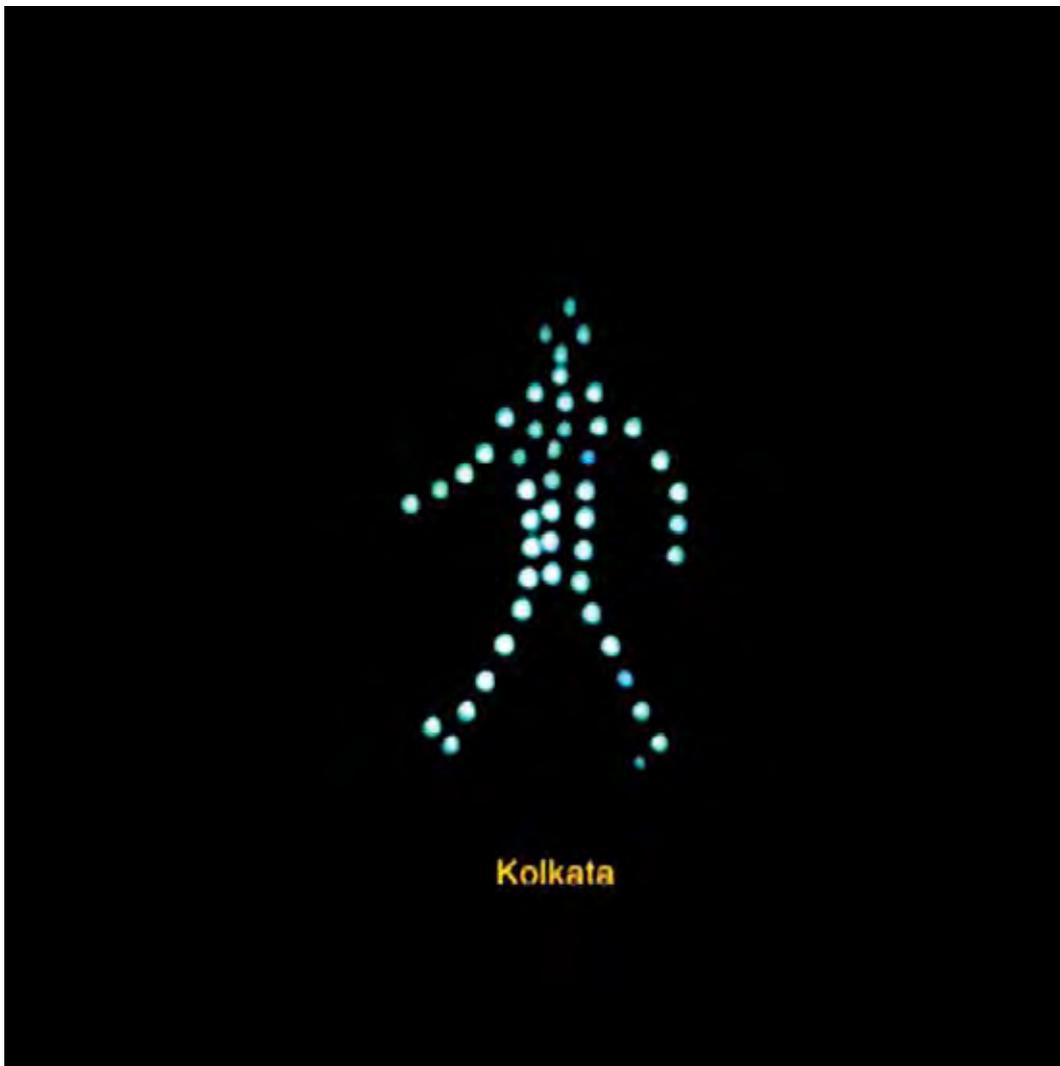
London

mas foi verdade. A folha caiu sobre o seu corpo, ainda na horizontal, mas finalmente em movimento, sobre as quatro rodas que mencionávamos há pouco. Pararam no semáforo de uma avenida que não conseguiu reconhecer. Louca a cidade, pensou. O que a assombrava não era o ressentimento “que azar estar naquele lugar exatamente naquele instante em que o carro desgovernado irrompeu na calçada”, mas sim “quantas vezes escapei de momentos precisos como aquele? E quantas vezes mais escaparei sem que tenha a menor ideia de que quase aconteceram?” Depois de mais de um ano em recuperação, saiu da posição horizontal, reaprendeu a caminhar e voltou para casa. E, depois desse tempo todo sem entrar em veículos que não metrô, ônibus ou ambulâncias, desistiu de vez da vida motorizada.

Atenção! Todos somos pedestres! Um motorista torna-se uma pessoa perigosa por ser incapaz de perceber a vida pedestre. Ou o pedestre se torna, aos seus olhos, um empecilho ao desenvolvimento e ao progresso, um elemento abstrato e estatístico como num jogo. Uns nem enxergam, outros aceleram e há os que passam por cima e desaparecem em seguida, muitas vezes sem deixar rastros. Este último caso é considerado crime de homicídio culposo, sem intenção, com três elementos possíveis a serem avaliados: negligência, imperícia e imprudência.

Em um documento das Nações Unidas divulgado em 2013, metade das vítimas de acidentes de trânsito no mundo são as denominadas categorias *vulneráveis* (pedestres, ciclistas e motociclistas). No ano de 2011, constituíram 66,6% das vítimas do trânsito. No Brasil, hoje, a cada sete minutos ocorre um atropelamento. Dentre as 46 mil mortes anuais por acidentes de trânsito, 44% foram por atropelamento. Crianças morrem mais por atropelamentos do que por doenças. Portanto, os pedestres são, por definição, vulneráveis. A vida pedestre é arriscada. A cidade não parece ser feita para tal categoria – muito estranho, não?

Sempre achei inaceitável a falta de importância conferida, pelos analistas urbanos e planejadores, aos “percursos a pé” que aparecem nas tabelas das pesquisas estatísticas dos órgãos responsáveis pelo tráfego. Tais percursos são normalmente entendidos como precariedade: aqueles integrantes da categoria vulnerável são também precários, aqueles que não têm condição de usar o transporte público ou que não têm acesso ao carro próprio. Nas principais Regiões Metropolitanas, as viagens a pé, quando mencionadas, “puxam a média do tempo de viagem total para baixo”. Entretanto, elas podem alcançar cerca de 35% dos modos de viagem da população, que costuma andar a pé ou de bicicleta como meio de transporte diário. Mas o que o planejamento urbano faz com esse dado? Todos somos pedestres, mas



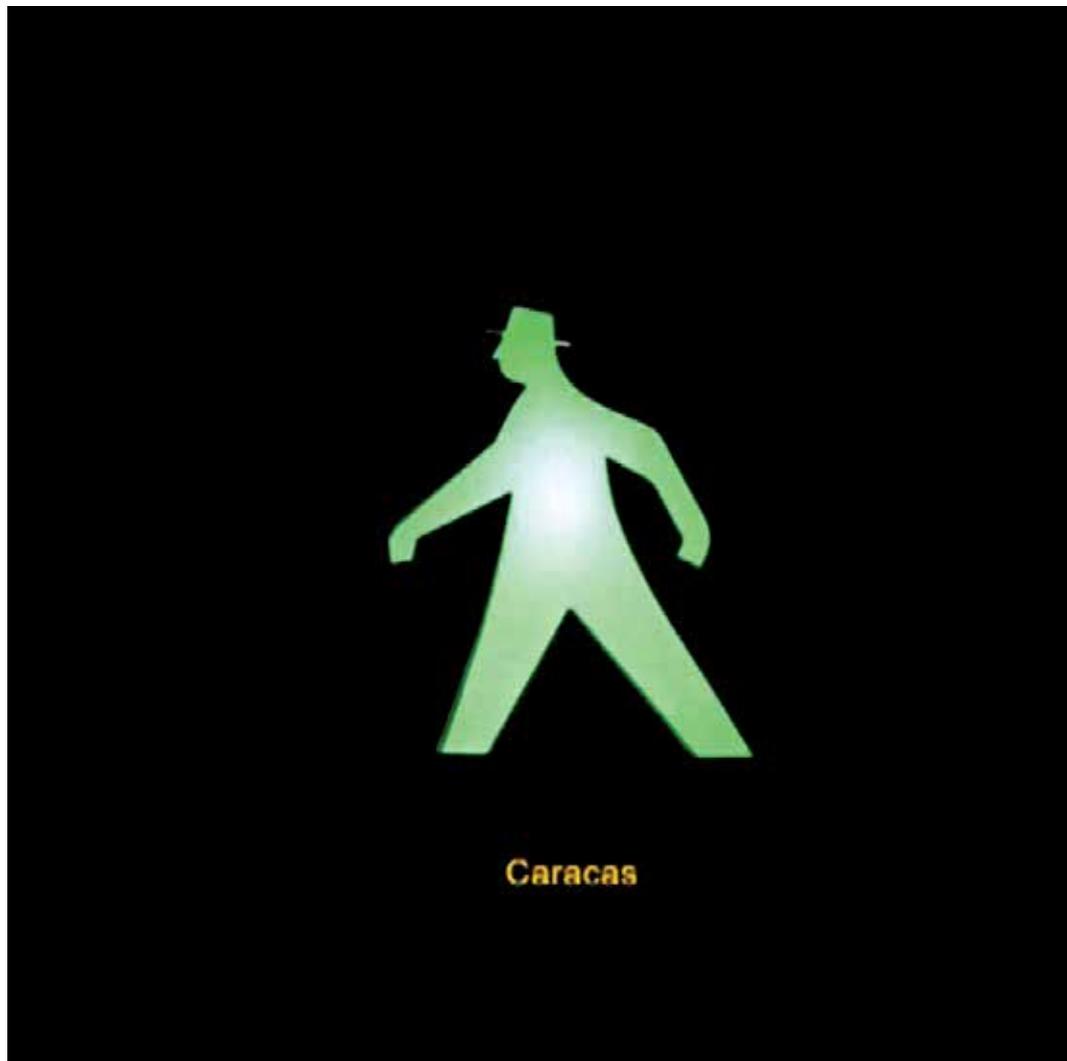
os deslocamentos a pé são sistematicamente esquecidos nos planos e projetos dos governantes, enquanto poderiam, inversamente, ser entendidos como um dado decisivo para a construção da cidade. Uma outra cidade, naturalmente, na qual os heróis da vida pedestre, que sobrevivem diariamente sem que ninguém pense neles, transformar-se-iam em cidadãos.

“Nossas autoridades públicas não tomaram consciência ainda que andar a pé é transporte”, salienta a Associação Brasileira de Pedestres em documento crítico ao Código de Trânsito Brasileiro. O imaginário de cidade para caminhantes não se encaixa no que temos, não é mesmo? As calçadas são estreitas, irregulares e obstaculizadas, quando existem. Em São Paulo, segundo pesquisa do IPEA, o índice de quedas nas calçadas é de nove quedas por mil habitantes todo ano, o que resulta em cerca de 100.000 pedestres feridos por ano. E os semáforos que tentam reger o frequentemente desobediente movimento pedestre são para atletas da velocidade, não para idosos, moças com dezoito parafusos nas costas (a sobrevivente do atropelamento de quem eu falava há pouco) ou cães obesos. E a vida, tal qual observação dos próprios urbanistas nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna da década de 1950, é sobretudo feita dessas imperfeições – e não dos atletas.

Na capital espanhola foi lançada recentemente uma curiosa campanha pró-pedestres: “Ativa Madri. Sua

academia portátil. As instalações mais completas da cidade. Aberta 24 horas por dia, 365 dias por ano. Apta para todas as idades. Ao utilizá-la, você melhora a sua saúde e a saúde dos seus concidadãos. Recomendado para a redução de gorduras, fumaça e ruído. EXPERIMENTE, É GRÁTIS!”. Vamos caminhar?

O semáforo está verde para nós, observou o senhor ao meu lado. Estávamos no canteiro central da principal avenida da cidade. Foi em Belo Horizonte mas poderia ser um semáforo de qualquer outra cidade do Brasil. O senhor levava um cão numa guia. Era um labrador claro e gordo, muito velho. Difícil saber qual dos dois era mais ancião. O animal andava com dificuldade, lentamente, suas patas tinham artrose e ele suava loucamente pela língua. Pois bem, eles desceram do canteiro e entraram na avenida, na faixa de pedestres, local oficialmente *permitted* para a categoria vulnerável. Deram três lentos passos e o semáforo abriu para os carros. Eles deram meia volta e retornaram ao canteiro central, na mesma velocidade. Os carros subiram a avenida levemente irritados com o atraso de dois ou três segundos. De novo: pisca o homenzinho verde, indicando que podem tentar de novo. Coragem! E lá vão eles, para retornar em seguida, ainda sem sucesso. Depois de observar o movimento da dupla por três vezes, retomei o meu caminho e desci a avenida, desolada.



Em outro itinerário, em uma esquina qualquer, o semáforo está vermelho para os pedestres. Enquanto espero para atravessar de um lado a outro, observo, na calçada à frente, uma senhora com visíveis problemas nas pernas. Ela chega e, resignada e pacientemente, abre um banquinho, posicionando-o na calçada. Senta-se com dificuldade e aguarda pela luz verde do semáforo. Um gesto executado sem que aparente nada de extraordinário, como uma simples e engenhosa prática cotidiana. Realmente: como é demorado!

No vídeo *Semáforos*, o artista Francis Alÿs aproveita a sua deambulação pelo mundo para colecionar pictogramas luminosos de pedestres dos semáforos de várias cidades, desde 1995. Espremidos em áreas e tempos cada vez mais diminutos, os pedestres são os personagens da crônica visual videografada por Alÿs, crônica ao mesmo tempo global e local, genérica e singular, trágica e cômica. Escrevendo com a colaboração involuntária de um instrumento controlador de tráfego, Alÿs confere um poder fabulador ao pior inimigo da vida pedestre, autoritário ícone da cidade rodoviarista. Aquele que dá o detestável privilégio orquestrado aos automóveis.

A tipologia pedestre é apresentada em *Semáforos* como uma coleção de imagens supostamente universais. Entretanto, reunidas em conjunto, elas acabam por demonstrar uma impensada diversidade e uma flagrante subjetividade, que recuperam a alma encantadora das

ruas. Atenção, todos somos pedestres! E somos diversos. Uns andam sós (São Paulo), outros em grupo (Santiago); alguns poucos sobre cavalo (Londres), ou muitos de bicicleta (Amsterdã, Múnster...). Outros são casais (Estocolmo) – claro que isso é apenas uma suposição – ou necessitam de uma bengala para acelerar os seus passos (Buenos Aires). Alguns carregam apressadamente maletas (Cidade do México), mas há também aqueles pedestres que são crianças, naturalmente (Berlim). Entretanto, como eu disse no início, essa afirmação tampouco resulta tão óbvia assim. E, não nos esqueçamos, há também os cães.

Em 1986, Francis Alÿs trocou a Bélgica pelo México e encantou-se com a quantidade de cães sem dono que circulavam livremente ali. É curioso lembrar que, antes de trabalhar como artista, Alÿs foi arquiteto. Mas um arquiteto, desde o início, desinteressado por acumular objetos no mundo. A sua tese de doutorado, defendida um ano antes de mudar-se para o centro histórico da Cidade do México, teve os cães urbanos como protagonistas. Discorreu sobre os esforços de erradicação, por decreto municipal higienista, dos cães e de outros animais erradios nas cidades pré-renascentistas e sobre a relação desse decreto com o imaginário e o papel simbólico dos animais na visualidade da mesma época.



Stockholm



Santlago



Berlin



L



go de Chile



Münster



.ima



Antibes



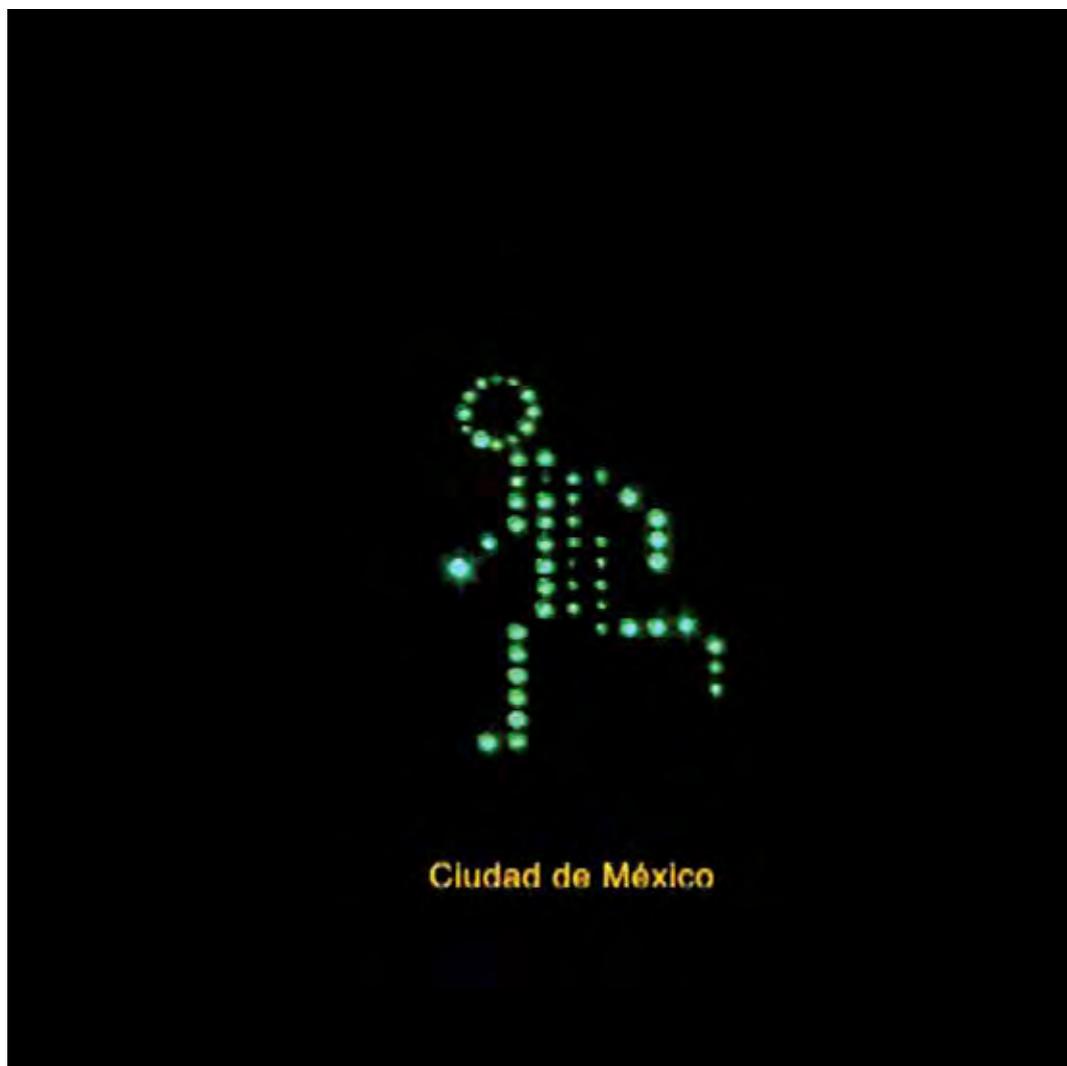
“O cão me permite colocar um personagem por trás do sentimento de liberdade que encontrei aqui”, disse Alÿs certa vez, numa entrevista. Em 2003, havia cerca de 3 milhões de cães soltos na capital mexicana. Para o artista, eram ícones da resistência contrária à modernidade, caminhantes livres, oportunistas, anônimos exitosos no confronto com a ordem. A cidade dos cães era uma cidade dispersa, imprevisível, afetiva e profundamente humana, pois podíamos nos reconhecer em seus hábitos andarilhos. Essa observação não é pueril quando a história se refere a Francis Alÿs, um artista que fundamentou o seu trabalho na prática cotidiana de caminhar. Os pictogramas de *Semáforos* podem ser eles mesmos entendidos como uma espécie de autorretrato do artista.

Os cães que encontrou no México inspiraram Alÿs a construir, em 1990, um cão bastante peculiar, que chamou de *O coletor*. Feito de material magnético sobre rodas de patins, o cão é levado para passear e, no caminho, atrai coisas de metal que vão grudando-se ao seu corpo. Trabalho ao mesmo tempo científico (de “ciência visível”, como ele diz), fantástico e discreto. Discreto em vez de extraordinário, como outros tantos trabalhos do artista, pois se camufla facilmente em meio às incessantes práticas cotidianas de pedestres que puxam objetos, carregam caixas, acumulam e coletam detritos da cidade. Ao final de um dia de passeio com o coletor, pode

ser que ele esteja completamente coberto com pequenos objetos de metal ou, nas palavras de Alÿs, com os seus “troféus”. *O coletor* foi seguido por *Sapatos Magnéticos*, outra caminhada imantada protagonizada por Alÿs em Havana, em 1994, na qual os seus próprios sapatos tinham o poder de atrair e coletar pequenos objetos metálicos encontrados nas ruas.

A tipologia das pessoas caminhantes que, anonimamente, constroem no dia a dia a vivacidade urbana e a iminência de encontros e desencontros é também objeto de interesse de Alÿs. A série *Instantâneas*, constituída entre 1994 e 2006, foi formada por fotografias achadas de caminhantes nas calçadas – sozinhos ou em pequenos grupos –, produzidas despreziosamente por fotógrafos de rua retratistas no centro histórico da capital mexicana.

Com *Turista* – ação de 1994 em que Alÿs posa oferecendo os seus serviços como turista ao lado de bombeiros, eletricitas, pintores e outros profissionais ambulantes que fazem ponto em frente à Catedral Metropolitana –, o artista registra a sua condição inicial de “gringo” e a sua dificuldade óbvia de diluir-se no cotidiano da cidade que escolheu para viver. Superado o distanciamento da cidade imposto às suas feições de europeu, conquistou o seu lugar na nova vizinhança para desenvolver uma “cartografia horizontal-topográfica (em contraposição a uma leitura vertical-cronológica)” em suas obras.



“Tudo o que vi, escutei, encontrei, fiz ou desfiz, entendi ou não entendi, a dez quadras do estúdio no centro histórico da Cidade do México” é uma epígrafe que sintetiza, em 2006, sua prática artística caminhan-te. No raio de dez quadras do seu estúdio, o mundo se apresenta e é transformado sob os seus passos. Atualizando práticas precedentes na história da arte como a *flânerie*, a deambulação surrealista, a deriva situacionista ou mesmo a *arte povera* do caminhan-te inglês Richard Long, Alÿs performatiza o passeio, atravessando-o por uma política da cidade “como lugar de sensações e conflitos de onde se extraem os materiais para criar ficções, arte e mitos urbanos”.

“México é uma cidade que te obriga constantemente a responder à sua realidade, a te reposicionar frente a essa entidade urbana desmesurada”, postula Alÿs. Ao escolher caminhar como método de trabalho, empreendendo passeios entendidos como instrumentos simultaneamente de documentação e de ficção, Alÿs observa. Enquanto caminha, não acumula novos objetos no mundo. Enquanto caminha, ensaia métricas para o desmesurado da cidade.

No vídeo intitulado *Se você é um típico espectador, o que está realmente fazendo é esperar que o acidente aconteça*, feito em março de 1997, o artista observa, durante dez minutos, objetos displicentemente rastejando no chão do Zócalo, praça principal da Cidade do

México. Primeiro, um engradado plástico amarrado a uma corda, puxada por um garoto com não mais do que seis ou sete anos de idade, é enquadrado pela câmera. A associação com a figura de *O coletor*, desenvolvido alguns anos antes, é inevitável. Em seguida, rouba a cena uma garrafa plástica vazia. A câmera acompanha com minúcia o caminho da garrafa pelos oito minutos restantes do vídeo. Levada pela ação combinada do vento e da topografia pavimentada da praça, a garrafa circula sozinha, esbarra nos pés de transeuntes que a ignoram, rola para lá e para cá até transformar-se em objeto de um rápido jogo para crianças. É novamente liberada por elas e finalmente alcança a avenida.

Rolando bem devagar, a garrafa é levemente atingida por uma bicicleta que passa logo na primeira pista da larga avenida. Heroicamente, vai resistindo intacta ao longo das demais pistas, atravessando-as com toda a sua monumental insignificância. A mudança dos ventos provocada pela velocidade repentina dos veículos que ali circulam acelera e desacelera o seu movimento rítmico. Essa travessia filmada da garrafa bem poderia ser interpretada como um ensaio metafórico de uma tentativa de travessia pedestre. Poderia assim ser uma metáfora se um pedestre real não estivesse a poucos metros da garrafa. Enquanto filmava, Alÿs, em carne e osso, é subitamente golpeado por um carro inesperado e o vídeo, obviamente, ganha o seu fim. *



BICICLETA IRRESISTÍVEL

Texto de John Pucher e Ralph Buehler
Amsterdam Traffic, fotografías de Hans van der Meer



Há quem pense que o número de ciclistas na Europa sempre foi alto, mas na década de 1950 o crescimento vertiginoso dos automóveis tomou as cidades e jogou as bicicletas para escanteio. Em 40 anos, políticas públicas em cidades da Alemanha, Dinamarca e Holanda reverteram essa situação e fizeram da bicicleta um meio hegemônico de circulação.



Para leitores de muitos países, o título deste artigo pode soar tão impossível como absurdo. Na verdade, a maioria dos britânicos e dos americanos, por exemplo, deve achar o ciclismo um tanto quanto resistível, uma vez que eles fazem apenas cerca de 1% de suas viagens de bicicleta. No Brasil, a bicicleta é o meio de transporte de 3,22% das pessoas que vivem nas capitais e de 8,45% das pessoas nas demais cidades. Na maioria dos países, as condições para andar de bicicleta não são nada seguras, práticas e atraentes. Em grande parte do mundo industrializado, a bicicleta é um meio de transporte marginal, ocasionalmente usado para fins recreativos, mas raramente usado para necessidades práticas de deslocamento cotidiano. Além disso, a distribuição social do ciclismo tende a ser muito desigual. Homens jovens o praticam com mais frequência, enquanto mulheres pedalam bem menos e idosos dificilmente pedalam. O fato de que existem países ricos e tecnologicamente avançados que conseguiram transformar o ciclismo num meio de transporte dominante – numa maneira perfeitamente normal de se locomover pelas cidades – pode surpreender os leitores mais céticos. Na Holanda, na Alemanha e na Dinamarca, as taxas de ciclismo são pelo menos dez vezes mais elevadas que no Reino Unido e nos Estados Unidos. As mulheres holandesas, alemãs e dinamarquesas pedalam tanto quanto os homens, e as taxas de ciclismo diminuem apenas ligeira-

mente com a idade. Além disso, nesses países, o ciclismo é distribuído igualmente entre todos os grupos econômicos.

Em tais países do norte europeu, o ciclismo não é visto como uma atividade que requer equipamentos caros, treinamento avançado ou elevado grau de preparo físico. Os ciclistas também não são obrigados a reunir coragem e disposição para enfrentar motoristas em ruas sem ciclovias nem precisam de pistas exclusivas para bicicleta. Ao contrário, ciclistas holandeses, alemães e dinamarqueses pedalam em bicicletas simples e baratas, quase nunca utilizam roupas especiais para ciclismo e raramente usam capacete de segurança. Até indivíduos tímidos, preocupados com a segurança e avessos ao risco podem ser encontrados pedalando, diferentemente dos muitos milhões de cidadãos em todo o mundo, que se apavoram com a simples ideia de subir numa bicicleta.

Mas o ciclismo nem sempre foi próspero na Holanda, na Alemanha e na Dinamarca. As taxas de ciclismo despencaram nos três países entre 1950 e 1975. Foi apenas a partir de uma reviravolta nas políticas de transporte e de planejamento urbano, em meados de 1970, que o ciclismo renasceu e atingiu o atual estado de sucesso.

História, cultura, topografia e clima são fatores importantes, mas eles não necessariamente determinam o futuro do ciclismo. As políticas governamentais – em relação a transporte, desenvolvimento urbano, moradia, meio am-



biente, recolhimento de impostos e estacionamento – são, no mínimo, tão importantes quanto os fatores geográficos.

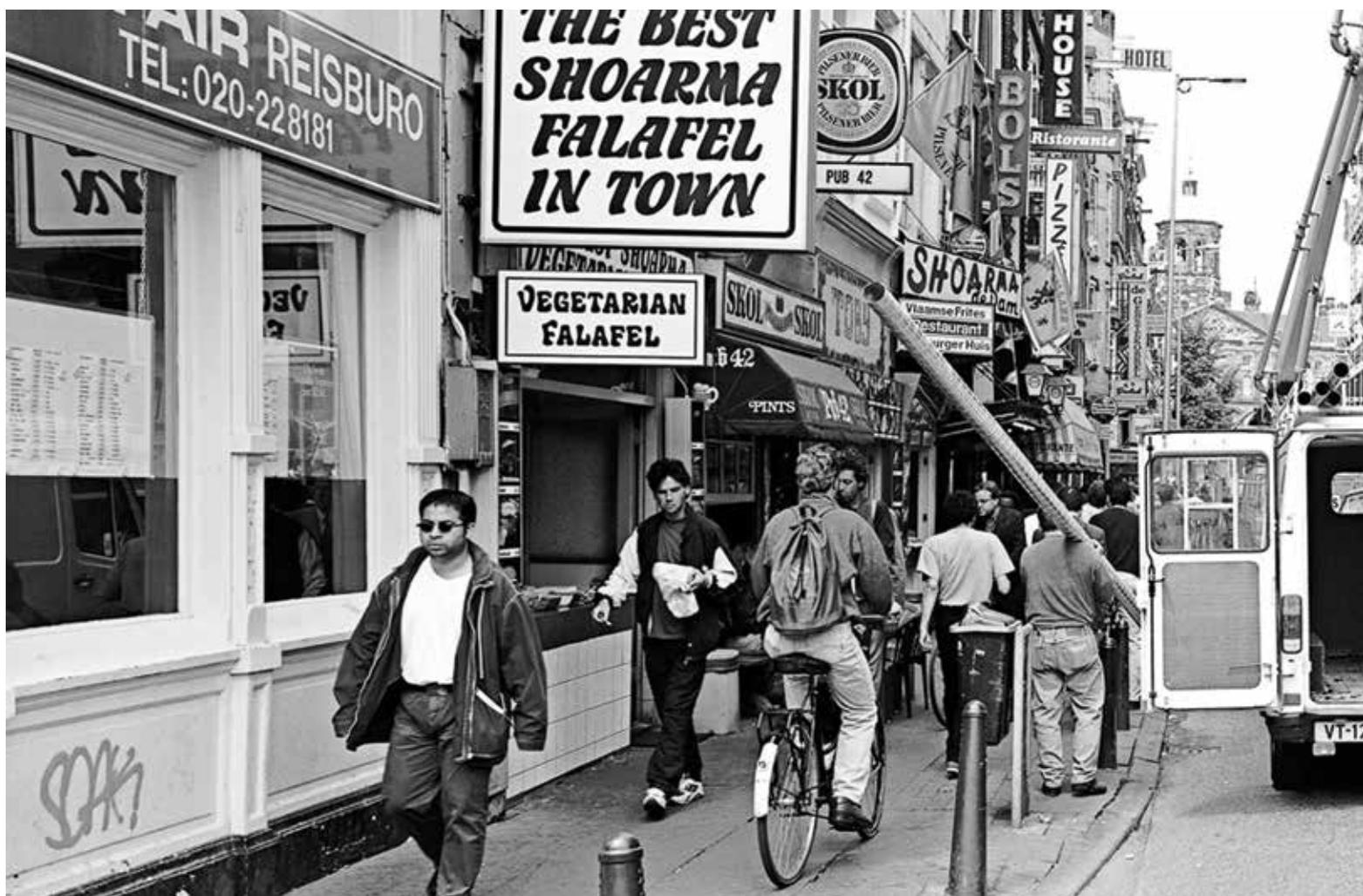
Ao invés de estimular cada vez mais a circulação de veículos motores através da expansão de estradas e estacionamentos, as cidades holandesas, alemãs e dinamarquesas privilegiaram o atendimento aos moradores, fato que torna essas cidades mais amigáveis às pessoas do que aos carros e, portanto, mais habitáveis.

Existem ótimas razões para se encorajar o uso da bicicleta. Ela praticamente não produz ruídos ou poluição atmosférica e consome bem menos recursos não renováveis do que qualquer meio de transporte motorizado. A única energia de que o ciclismo necessita é fornecida diretamente pelo condutor, e o próprio gasto de energia proporciona exercícios cardiovasculares valiosos. O ciclismo exige apenas uma pequena fração do espaço que é necessário para o uso e o estacionamento de carros. Além do mais, andar de bicicleta é econômico, custando bem menos que andar em carros particulares ou em transportes públicos, tanto no que se refere a custos diretos para o proprietário do carro quanto no que se refere a custos públicos com infraestrutura. A bicicleta é um dos meios de transporte mais democráticos, pois é acessível a quase todos.

Alguns leitores devem presumir que o número de pessoas que andam de bicicleta na Europa sempre foi alto. Na verdade, como foi dito, as taxas de ciclismo caíram

drasticamente durante os anos 1950 e 1960, quando as cidades se expandiram e as vendas de carros aumentaram. Durante um período de 25 anos, cidades da Holanda, da Dinamarca e da Alemanha estiveram empenhadas em se preparar para o aumento do uso do carro por meio de uma vasta expansão da malha rodoviária e da oferta de estacionamentos. Ao mesmo tempo, ignoraram os interesses dos pedestres e dos ciclistas.

Em meados dos anos 1970, as políticas de transporte e de uso do solo nos três países mudaram radicalmente: passaram a privilegiar ciclistas, pedestres e transporte público, em detrimento de carros particulares. A reforma política foi uma reação aos nocivos impactos ambientais, energéticos e de segurança decorrentes do aumento do número de carros. Muitas cidades melhoraram sua infraestrutura para o ciclismo e, ao mesmo tempo, impuseram restrições ao uso do automóvel que o tornaram mais caro. As mudanças políticas levaram a uma reviravolta no uso da bicicleta capaz de alterar o quadro então vigente. A retomada do crescimento do ciclismo após 1975 não foi suficiente para compensar a enorme redução no uso de bicicletas que se dera entre 1950 e 1975, mas, ainda assim, foi uma conquista significativa, que provou o poderoso impacto das políticas públicas sobre o comportamento dos condutores. Essa retomada é especialmente impressionante se levarmos em conta o fato de que, ao



longo das últimas três décadas, a renda per capita desses países continuou crescendo, bem como a aquisição de automóveis e o desenvolvimento das regiões periféricas.

Muitas políticas e programas são necessários para tornar o ciclismo seguro e viável para uma grande parcela da população. O mérito de tornar o ciclismo um meio de transporte tão atraente deve ser atribuído à implementação conjunta de todas essas medidas, de maneira a reforçar o impacto de cada uma delas na promoção do uso da bicicleta. Esta talvez seja a principal lição a ser aprendida: a necessidade de uma atuação conjunta, multifacetada. A discussão a seguir serve principalmente para apresentar alguns exemplos representativos do que as cidades holandesas, alemãs e dinamarquesas têm feito para aumentar o uso da bicicleta e a segurança do ciclista.

Ciclovias

Especialmente entre meados dos anos 1970 e 1990, a existência de recursos exclusivos para o ciclismo – como pistas para bicicletas e ciclovias – aumentou enormemente em todos os três países. Na Alemanha, a extensão da malha de ciclovias mais que dobrou, passando de 12.911 km, em 1976, para 31.236 km, em 1996. Na Holanda, a rede cicloviária dobrou de comprimento, aumentando de 9.282 km, em 1978, para 18.948, em 1996. Estatísticas nacionais totais relativas ao período de meados de 1990

em diante não estão disponíveis, mas os dados individuais das cidades sugerem uma expansão contínua, embora num ritmo mais lento que anteriormente. O foco principal agora parece ser o aprimoramento do projeto específico das pistas e trilhas de ciclismo, de modo a garantir a segurança.

Em 2004, por exemplo, Berlim (3,4 milhões de habitantes) tinha 860 km de pistas completamente individualizadas para bicicletas, 60 km de ciclovias nas ruas, 50 km em calçadas, 100 km de pistas de uso conjunto para pedestres e ciclistas e 70 km de pistas combinadas para ônibus e bicicletas nas ruas. Amsterdã (735 mil habitantes) e Copenhague (504 mil habitantes) possuem cada uma aproximadamente 400 km de pistas completamente exclusivas para bicicletas. Até cidades muito menores possuem extensas instalações para ciclistas. Por exemplo, existem 320 km de ciclovias em Münster, na Alemanha (278 mil habitantes), mais de 500 km em Odense, na Dinamarca (185 mil habitantes), e mais de 420 km em Groningen, na Holanda (181 mil habitantes).

A rede cicloviária nessas cidades inclui muitos atalhos que passam fora das ruas. Eles conectam essa rede às faixas de travessia entre os quarteirões e ligam ciclovias; e assim permitem que os ciclistas façam a rota mais curta possível entre sua origem e seu destino. O resultado de uma gama tão ampla de recursos é um sistema de rotas de



ciclismo completo e integrado, que possibilita aos ciclistas fazer praticamente qualquer trajeto em pistas completamente individualizadas ou em ruas residenciais menos utilizadas, com pouco tráfego.

A rede de infraestrutura exclusiva para circulação de bicicletas não só se expandiu enormemente desde a década de 1970, como também passou por contínuas transformações. Houve aprimoramentos no design, na qualidade e na manutenção das pistas, com o objetivo de garantir um ciclismo mais seguro, acessível e atrativo com o passar dos anos. Além disso, muitas cidades na Holanda, na Alemanha e na Dinamarca criaram um sistema integrado de sinais de trânsito para ciclistas, com diferentes códigos de cores para cada tipo de rota. Esse sistema de sinalização frequentemente se estende para regiões, estados e até países inteiros, no caso das rotas de longa distância.

A maioria dessas cidades oferece mapas com detalhes de todos os recursos da rede cicloviária. Recentemente, em algumas delas foi introduzida a possibilidade de os ciclistas planejarem a rota por meio da Internet a fim de auxiliá-los a escolher o caminho que melhor atende a suas necessidades. Em Berlim e em Odense, por exemplo, os ciclistas podem informar sua origem e seu destino, bem como uma variedade de preferências pessoais, como velocidade, disponibilidade de instalações na rua ou fora da rua – e assim evitam cruzamentos, tráfego pesado etc. O

programa de Internet mostra a melhor rota num mapa e oferece informações com relação ao tempo estimado, média de velocidade, disponibilidade de estacionamento e possibilidades de conexão com meios de transporte públicos. É possível fazer esse planejamento da rota durante o próprio trajeto por meio do visor LCD de um celular.

A construção de pistas exclusivas para bicicletas é, sem dúvida, a pedra angular das políticas holandesas, dinamarquesas e alemãs para tornar o ciclismo mais seguro e atrativo. As pistas são construídas para tornar o transporte mais seguro, confortável e acessível a jovens e idosos, homens e mulheres e também a pessoas com diferentes graus de habilidade para pedalar. Pistas exclusivas para bicicletas não são suficientes, mas certamente são necessárias para tornar o ciclismo acessível a uma ampla parcela da população.

Redução do tráfego

É impossível e desnecessário construir pistas exclusivas para ciclismo em ruas residenciais pouco movimentadas, mas essas ruas constituem uma parte importante da totalidade da malha cicloviária. Assim, cidades holandesas, dinamarquesas e alemãs reduziram o tráfego na maior parte das ruas de bairros residenciais, diminuíram o limite máximo da velocidade permitida para 30 km/h e, frequentemente, proibiram qualquer tipo de trânsito não local por



essas ruas. Além disso, muitas cidades – especialmente na Holanda – introduziram alterações consideráveis nas próprias ruas, como estreitamentos de pista, interseções, cruzamentos, rotatórias, curvas, rotas em zigue-zague, quebra-molas e até becos sem saída artificiais, criados a partir do fechamento de ruas no meio do quarteirão. Quase sempre, é permitido andar de bicicleta em ambas as direções em todas as ruas onde foi feita a redução de tráfego, ainda que essas ruas sejam de mão única para a passagem de carros. Essa prerrogativa aumenta ainda mais a flexibilidade para se locomover de bicicleta.

O método mais avançado para se reduzir o tráfego – a *woonerf*, em holandês, ou “zona residencial” – impõe ainda mais restrições, ao obrigar carros a transitarem na velocidade dos pedestres. Pedestres, ciclistas e crianças brincando têm tanto direito de utilizar ruas residenciais quanto automóveis. Na verdade, os carros são obrigados a dar preferência para viajantes não motorizados.

Na Holanda, na Alemanha e na Dinamarca, a redução do tráfego é geralmente feita em regiões inteiras, e não apenas em ruas isoladas. Isso garante que o tráfego nessas áreas seja deslocado para vias arteriais – criadas para receber um maior volume de automóveis – e que não passe simplesmente de uma rua residencial para outra.

Além das zonas de redução de tráfego, quase todas as cidades criaram, nas regiões centrais, as chamadas “zonas

sem-carro”, que privilegiam principalmente a circulação de pedestres, mas geralmente também permitem ciclistas em horários de pico. Em algumas cidades holandesas, essas “zonas sem-carro” incluem infraestrutura para ciclismo, como pistas para bicicletas e estacionamentos. A combinação entre as estratégias de redução de tráfego em ruas residenciais e a proibição da circulação de automóveis nos centros urbanos tornou praticamente impossível a travessia de carros pelos centros urbanos. Para chegar ao outro lado da cidade, os carros precisam tomar várias rotas circunferenciais, fato que atenuou os problemas de congestionamento, poluição e segurança que poderiam causar nos grandes centros.

Outra estratégia de redução do tráfego é a chamada “rua para bicicletas”, que tem sido cada vez mais adotada em cidades holandesas e alemãs. São ruas estreitas onde os ciclistas possuem absoluta prioridade em toda a extensão da via. Em ruas normais, os ciclistas normalmente são obrigados a ficar o mais próximo possível do acostamento para não interferir no trânsito de veículos motores. Nas “ruas para bicicletas”, no entanto, os ciclistas podem ir aonde desejarem, ainda que isso possa obstruir a passagem de algum carro. Os carros também são autorizados a se deslocarem por essas ruas, mas com velocidade limitada a 30 km/h (ou menos), e os motoristas devem dar preferência absoluta para ciclistas, com o máximo



cuidado para não os colocar em risco. Em Münster, por exemplo, já existiam doze “ruas para bicicletas” em 2007. Elas fizeram tanto sucesso que a cidade planeja adotar mais ruas desse tipo nos próximos anos.

Bairros residenciais com tráfego reduzido, “zonas sem-carro” nos centros das cidades e ruas especiais para bicicletas proporcionam um ciclismo muito mais seguro e menos estressante do que em ruas cheias de automóveis em alta velocidade. Como a maioria dos deslocamentos de bicicleta começa em casa, a redução do tráfego nos bairros é crucial para permitir que as viagens se iniciem num ambiente seguro e agradável até que o ciclista atinja pistas exclusivas para bicicletas, nas quais possivelmente permanecerá pelo resto do trajeto.

Os dados empíricos disponíveis mostram que a redução do tráfego melhora a segurança no trânsito como um todo. Os benefícios tendem a ser maiores para pedestres, mas há uma redução drástica dos acidentes com ciclistas. Além disso, a maioria dos estudos atesta um aumento geral do número de ciclistas e pedestres. É claro que existem diferentes estratégias de redução de tráfego. É possível que uma ou outra medida de redução (talvez a presença de rotatórias e quebra-molas) possa prejudicar a segurança dos ciclistas em algumas circunstâncias. No entanto, de maneira geral, são esmagadoras as evidências de que a redução do tráfego, por meio da diminuição das velocidades

permitidas para carros em ruas secundárias, aumenta a segurança tanto de ciclistas quanto de pedestres.

Modificações nos cruzamentos

Se as ciclovias protegem os ciclistas, evitando que eles se exponham a riscos entre um cruzamento e outro, podem, no entanto, oferecer riscos no momento de se atravessar esses cruzamentos. Assim, urbanistas holandeses, alemães e dinamarqueses trabalham continuamente no aperfeiçoamento do desenho dos cruzamentos, com o objetivo de tornar mais fácil e segura a travessia de ciclistas. É claro que a extensão e a especificidade dos projetos de modificação dos cruzamentos variam de cidade para cidade, mas, em geral, incluem muitos dos seguintes itens:

- ciclovias especiais que levam até o cruzamento, com faixas de parada obrigatória para ciclistas situadas muito à frente das faixas de parada para carros;
- sinal verde antecipado para ciclistas e tempo extra nos sinais verdes nos cruzamentos com maior volume de ciclistas;
- restrições para virar para carros e nenhuma restrição para virar para ciclistas;
- faixas de travessia para bicicletas mais visíveis e de cor chamativa nos cruzamentos;
- semáforos especiais acionados por ciclistas;



- semáforos sincronizados para proporcionar uma “onda verde” para os ciclistas – e não para os carros –, que devem estar a uma velocidade média de 14 a 22 km/h, dependendo da via;
- inserção de canteiros e postes na rodovia, com a intenção de afunilar o raio da curva dos carros e, assim, forçá-los a reduzir quando forem virar à direita; e
- realinhamento de ciclovias, de forma a torná-las mais distantes de suas ruas paralelas nas proximidades de um cruzamento, com o objetivo de evitar colisões com carros que fazem conversões à direita.

Em razão da própria natureza dos cruzamentos em rodovias, é praticamente impossível evitar conflitos entre automóveis e bicicletas, mas os urbanistas holandeses, alemães e dinamarqueses têm feito um trabalho magnífico de minimização de riscos.

Estacionamento para bicicletas

A maioria das cidades holandesas, alemãs e dinamarquesas possui diferentes tipos de estacionamentos para bicicletas. Os próprios governos locais e sistemas de transporte público oferecem um grande número de instalações para estacionamento de bicicletas. Além do mais, construtoras privadas e proprietários de edifícios são obrigados, por decretos locais, a oferecer quantidades mínimas de vagas

para estacionamento de bicicletas tanto no interior quanto em áreas adjacentes a suas construções.

Além do grande número de bicicletários nessas cidades, o mais notório e inovador aspecto da política de estacionamento de bicicletas é a existência de infraestrutura de estacionamento em estações de trem. Exatamente ao lado da principal estação ferroviária de Münster, por exemplo, existe uma moderna e atraente “estação de bicicletas” (construída em 1999), que oferece estacionamento seguro e coberto para 3.300 bicicletas, além de venda de produtos, conserto, lavagem e serviços de ciclismo para turistas. A estação tem acesso direto a todas as plataformas de trem. Amsterdã, Groningen e Odense oferecem serviços de estacionamento semelhantes em suas principais estações de trem. Além disso, praticamente todas as estações de trem em regiões metropolitanas da Holanda, da Alemanha e da Dinamarca disponibilizam algum tipo de estacionamento para bicicletas. Na região de Berlim, em 2012, havia 26.600 vagas para bicicletas nos estacionamentos das estações de trem (incluindo metrô, linhas que levam a regiões metropolitanas e linhas regionais).

Muitas cidades também oferecem instalações especiais para estacionamento de bicicletas nas regiões mais centrais. A cidade de Odense, por exemplo, instalou recentemente 400 bicicletários próximos à sua



principal zona comercial, assim como um parque de estacionamento moderno, automático e seguro. O centro de Groningen possui 36 grandes instalações para estacionamento de bicicletas, sete das quais são vigiadas, para evitar furtos. Amsterdã possui 15 estacionamentos protegidos na área comercial do centro da cidade. Em 2007, Münster adicionou um estacionamento coberto e seguro para 290 bicicletas, ao lado de sua principal zona comercial. A cidade de Copenhague instalou 3.300 vagas para bicicletas no centro da cidade, para facilitar a realização de compras e passeios.

O estacionamento desregrado de bicicletas no espaço público pode obstruir a circulação de pedestres nas calçadas, além de ser considerado por muitos como um tipo de poluição visual. Assim, a oferta de estacionamento está sendo expandida não apenas para melhorar a comodidade do ciclista, mas também para ajudar a lidar com a desordem causada pelo estacionamento aleatório de bicicletas na cidade. De maneira semelhante ao que ocorre em muitos lugares com o estacionamento de carros, parece nunca haver vagas o suficiente para bicicletas. Apesar da existência do enorme estacionamento na principal estação de trem de Münster, por exemplo, ainda existem mais de dez mil bicicletas que ficam paradas em calçadas, praças e becos – a maior parte delas fora de bicicletários.

Integração com transporte público

A maioria das cidades holandesas, alemãs e dinamarquesas conseguiu integrar o ciclismo à rede pública de transportes. Companhias de transporte público e urbanistas do norte da Europa têm reconhecido cada vez mais o papel fundamental desempenhado pelo ciclismo como um serviço que alimenta e distribui o transporte público. Assim, estacionamentos de bicicleta em estações de trem no centro das cidades têm sido abundantemente oferecidos, bem como em estações periféricas ao longo da rede ferroviária. A maioria dos sistemas ferroviários cobra uma taxa adicional para permitir que os ciclistas levem suas bicicletas em trens suburbanos, metrô e bondes. Muitos sistemas proibem a entrada de bicicletas nos veículos durante horários de pico e, mesmo quando permitem, acaba sendo mais conveniente deixar a bicicleta no estacionamento, antes do início da viagem.

A maioria das cidades que pesquisamos não permite que bicicletas sejam levadas a bordo de ônibus urbanos. A maioria dos ônibus nem é equipada com suportes para bicicletas. Essa realidade contrasta com a dos Estados Unidos, onde mais de 50 mil ônibus urbanos foram equipados com bicicletários em 2007 para facilitar a integração entre o ciclismo e o transporte coletivo. Esse parece ser um aspecto em que o sistema de trânsito americano faz um trabalho de coordenação entre ciclismo e trânsito melhor



que o europeu. A estratégia dos países do norte da Europa é disponibilizar estacionamentos nos principais terminais de ônibus, em pontos de intercâmbio de linhas de ônibus e até mesmo em alguns pontos de ônibus na periferia. As instalações para estacionamento de bicicletas em pontos de ônibus não são tão seguras e confortáveis quanto as localizadas em estações ferroviárias, mas ajudam a suprir a falta de bicicletários nos ônibus.

Outra forma de integração entre bicicleta e trânsito é o aluguel de bicicletas, disponível em praticamente todas as grandes estações de trem e mesmo nas estações menores das cidades da Alemanha, Dinamarca e Holanda. Em Berlim, o programa da companhia *The Germain Railway*, chamado *Call a bike*, permite que qualquer um com um celular e um cartão de crédito alugue uma das três mil bicicletas alemãs distribuídas por toda a cidade. A bicicleta pode ser devolvida em diferentes lugares.

Formação e ensino

Crianças holandesas, alemãs e dinamarquesas recebem uma ampla formação sobre técnicas seguras e eficazes de ciclismo em seu currículo escolar regular. A maioria das crianças completa esse curso até o fim da quarta série. A formação inclui tanto instruções em sala de aula como lições “na pista”, que são realizadas inicialmente em pistas de treinamento exclusivas para crian-

ças e, depois, em ciclovias regulares ao longo da cidade. Em alguns lugares, as crianças são de fato testadas por policiais e, se forem aprovadas no teste, recebem certificados oficiais, bandeirinhas e adesivos para suas bicicletas. Como muitas vão para a escola de bicicleta, uma boa formação em ciclismo é essencial para garantir a segurança delas. Além disso, o curso as prepara para pedalar em segurança pelo resto de suas vidas. Como todas as crianças matriculadas em escolas são incluídas nessa formação, tanto meninas quanto meninos começam a andar de bicicleta desde muito cedo.

Outro elemento crucial para garantir a segurança no ciclismo é a formação dos motoristas, que devem estar atentos aos ciclistas nas rodovias para evitar colocá-los em perigo. Em geral, a formação de um condutor na Holanda, na Alemanha e na Dinamarca é muito mais longa, mais cara e mais difícil que em outros países. Os motoristas são legalmente responsáveis por colisões com ciclistas jovens e idosos, mesmo se estes estiverem atravessando no meio da pista, pedalando na direção errada, ignorando sinais de trânsito ou, em outras palavras, com um comportamento contrário às leis de trânsito.

Leis de trânsito

As leis de trânsito na Holanda, na Alemanha e na Dinamarca dão atenção especial à vulnerabilidade do ci-



ciclista diante dos veículos motores. Assim, elas geralmente obrigam o motorista a fazer esforços especiais no sentido de antecipar possíveis situações de risco e evitar o atropelamento de ciclistas. Além disso, motoristas geralmente assumem a responsabilidade legal pela maioria das colisões com ciclistas, a não ser que possa ser provado que o ciclista deliberadamente provocou o acidente. Ainda que, em determinada situação, a lei dê ao motorista o direito de passagem, isso não retira sua responsabilidade pelos acidentes e colisões, principalmente quando envolverem crianças e ciclistas mais velhos.

De maneira geral, as leis de trânsito nesses países tendem a proteger ciclistas e pedestres de uma maneira muito mais rigorosa – com respaldo da polícia e dos tribunais – do que em outros países. Além disso, ciclistas que desobedecem as leis de trânsito estão mais propensos a serem multados. Somada ao treinamento integral de motoristas e ciclistas, a aplicação rigorosa das leis de trânsito certamente contribui para uma direção mais segura na cidade, tanto por parte de motoristas quanto de ciclistas.

Políticas de tributação, estacionamento e uso do solo
Muitas cidades holandesas, alemãs e dinamarquesas impõem uma gama de restrições ao uso de carros, como

limites de velocidade, nas viradas e no sentido da rota. Em alguns casos, proíbem totalmente o uso do automóvel, como ocorre nas “zonas sem-carro”. Da mesma forma, a oferta de rodovias e estacionamentos para carros é bem menos generosa nessas cidades do que em cidades americanas e brasileiras. Na verdade, nas últimas décadas, a construção de estradas e de infraestrutura de estacionamento para carros foi deliberadamente reduzida em muitas cidades holandesas, alemãs e dinamarquesas, com o objetivo de desencorajar o uso de automóveis no centro das cidades. As várias restrições ao uso de carros e à construção de estacionamentos reduzem a velocidade, a praticidade e a flexibilidade das viagens de carro, quando comparadas às de bicicleta.

Além disso, os impostos cobrados sobre a gasolina e sobre a compra de carros novos, as tarifas de importação, as taxas de registro do carro, de formação do condutor e de estacionamento são geralmente muito maiores na Europa do que nos Estados Unidos ou no Brasil – diferença que resulta em custos totais de propriedade e uso de veículos duas ou três vezes maiores na Europa. Esses custos mais altos desencorajam o uso do automóvel em alguma medida e, portanto, promovem formas alternativas de se locomover na cidade, como o ciclismo, que é, sem dúvida, um dos meios de transporte mais baratos. *

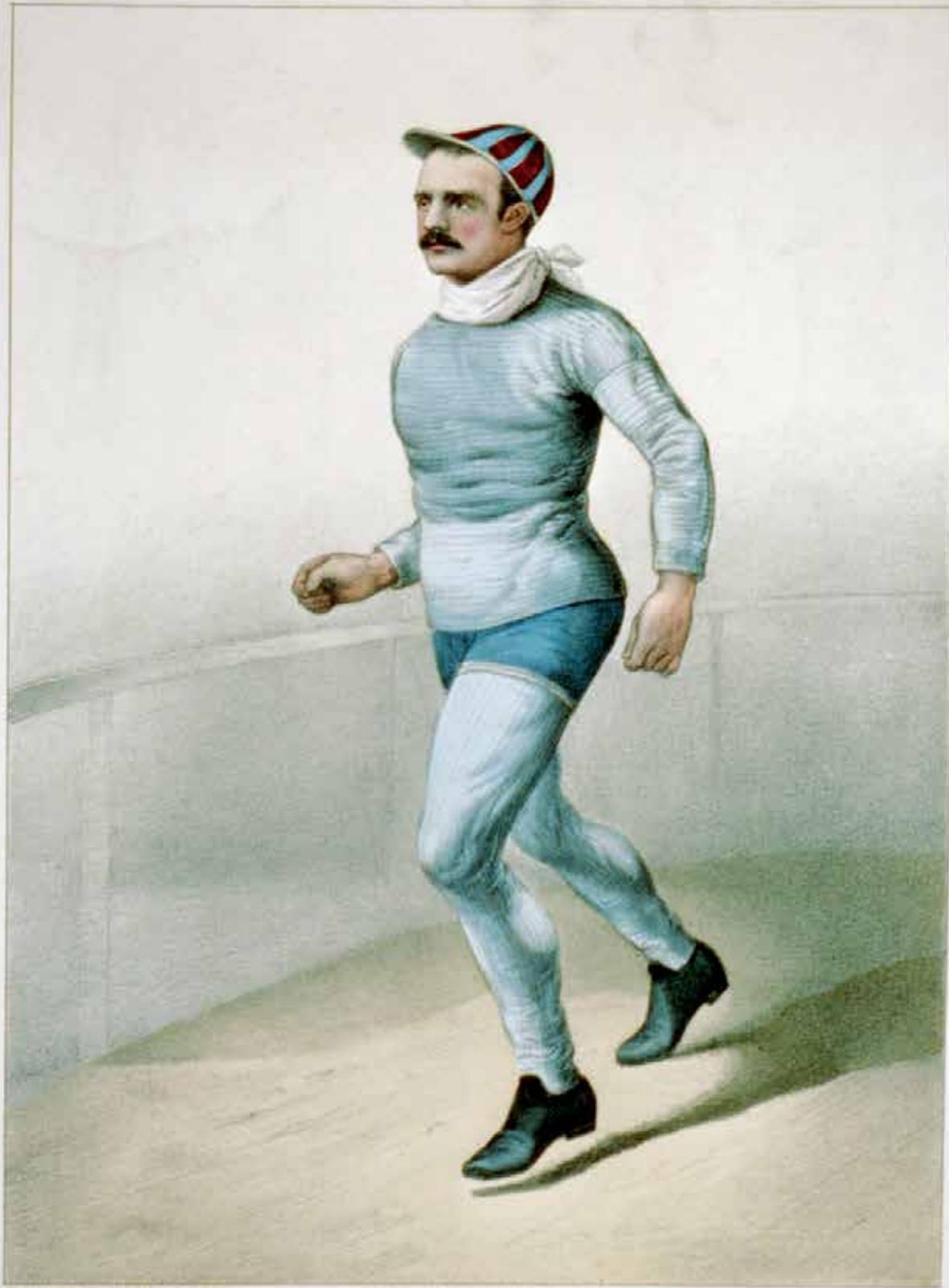
PEDESTRIANISMO

Matthew Algeo

Caminhar em círculos pode não parecer tão exótico em cidades onde as ruas perderam sua verve e a alternância de pernas transformou-se em mero exercício funcional. Ainda assim, é surpreendente que as caminhadas já tenham sido esporte nacional nos Estados Unidos.

Durante as décadas de 1870 e 1880, milhares de norteamericanos lotaram arenas e arquibancadas para assistir a ferrenhas competições entre atletas caminhantes, também conhecidos como pedestres, que andavam, quase sem parar, durante seis dias. Nessas provas de resistência que os transformavam em estrelas, os pedestres profissionais chegavam a percorrer mais de 800 quilômetros.

As disputas eram acompanhadas com ansiedade nas arenas, comentadas com euforia nos jornais e telegrafadas às pressas para fãs em todo o país. O pedestrianismo não durou muito, mas abriu caminho para toda uma nova tradição: a dos esportes de entretenimento.



Illustrated by Sprague & Co.

Copyright 1879 by Sprague & Co. N.Y.

DE BUREAU OF NEW YORK

CHARLES ROWELL. THE CELEBRATED PEDESTRIAN

Born in Chesterton, Cambridgeshire, England, August 12th 1853. Height 5 ft. 6 ins. Weight 140 lbs.

Winner of the Astley Belt representing the Long Distance Championship of the World, in the great International Six Days Walking Contest, at Oulshore's Garden, New York, March 10th to 15th 1879, beating Olney, Cunn and Harriman. And covering 500 miles and 160 yards in 5 days 19 hours, 56 minutes and 5 seconds.

Conhecida como “O Grande Campeonato Mundial de Pedestrianismo”, a caminhada de 500 milhas disputada por Edward Payson Weston e Daniel O’ Leary em 1875 atraiu a atenção de tantas pessoas que os dois atletas concordaram em realizar a disputa no maior espaço existente: o gigantesco Edifício Interestadual de Exposições de Chicago.

De todos os edifícios voltados para o grande público construídos na década que se seguiu à Guerra Civil, o prédio de estilo italiano da Exposição, na Avenida Michigan, era, de longe, o maior: um palácio de metal e vidro coberto por três cúpulas enormes. A cúpula central atingia 50 metros de altura, servindo de farol para os navios do Lago Michigan. O piso principal cobria uma área de mais de 20 mil metros quadrados. A Expo era o maior espaço coberto para realização de eventos públicos nos Estados Unidos.

Como a maratona seria sediada em Chicago, O’ Leary desfrutaria da vantagem de competir em casa, mas Weston havia sido tranquilizado por uma proposta irrecusável: U\$500 e metade dos lucros de bilheteria da maratona. Além disso, a cidade ainda tinha Weston em alta conta em razão da façanha obtida na caminhada de Portland a Chicago, oito anos antes – e o fato de o evento ser sediado na gigantesca Expo maximizaria os lucros.

Sabe-se que Weston e O’ Leary estiveram em treinamento nas semanas que antecederam a maratona, embora seja um mistério a maneira como eles treinavam exatamente. Os pedestrianistas, como outros atletas daquela época, consideravam seus métodos de treinamento segredos comerciais, e eram notoriamente cautelosos ao falar sobre o assunto. Weston admitiu apenas que, quando estava se preparando para algum evento, comia “alimentos naturais” e evitava “bebidas alcoólicas estimulantes”. Em *Lore of Running*, livro que conta a história do atletismo, Tim Noakes escreveu que outros maratonistas do século XIX treinavam para corridas “caminhando e correndo de seis a oito horas por dia” e aderiam a dietas que consistiam em “carne de boi, de carneiro ou de frango assada ou cozida, poucos legumes e pão duro e dormido, tudo isso regado a cerveja amarga”.

A maratona estava marcada para começar logo após a meia-noite de segunda-feira do dia 15 de novembro de 1875. Na medida em que o dia se aproximava, a publicidade em torno do evento crescia. “A chegada deste teste de resistência física despertou interesse considerável”, observou o *Chicago Tribune* na véspera da disputa, “e seu resultado será comentado com interesse por milhões de pessoas”. As regras da maratona foram registradas em artigos aprovados por Weston e O’ Leary. Uma equipe de juizes seria nomeada a partir de uma lista de chicaguenses proeminentes que fossem aceitos por ambos os pedestrianistas. Os ingressos para o evento seriam vendidos a 50 cents.

Weston e O’ Leary teriam direito a um quarto no Edifício de Exposições para descansarem. O primeiro deles a caminhar 500 milhas seria declarado o vencedor. No entanto, a maratona não poderia, em hipótese alguma,

estender-se para além de meia-noite do sábado seguinte. Isso não apenas em razão da proibição que o próprio Weston se impunha com relação às caminhadas aos domingos, mas também porque, naquele tempo, Chicago, como quase todas as outras cidades dos Estados Unidos (e também do Reino Unido), possuía muitas das então chamadas leis azuis, que proibiam “diversões públicas” no descanso cristão. Seis dias era, então, o limite máximo para a duração de qualquer evento de atletismo.

Os artigos do acordo também estipulavam que os competidores deveriam manter “ou o calcanhar ou o dedo do pé no chão”, ou seja: ao menos uma parte de um dos pés deveria estar sempre em contato com o chão. Correr era explicitamente proibido. Essa era uma distinção importante. Até então, pedestrianismo era um termo ambíguo que se aplicava a qualquer competição a pé, fosse caminhada ou corrida. Mas dali em diante – ao menos nos Estados Unidos – o termo passaria a definir exclusivamente as competições de caminhada.

A verdade era que nem Weston nem O’ Leary tinham aptidões especiais para a corrida. Ambos eram melhores em resistência física do que em velocidade. E a definição de pedestrianismo – ou mesmo de caminhada – ainda geraria muitas controvérsias no mundo dos esportes.

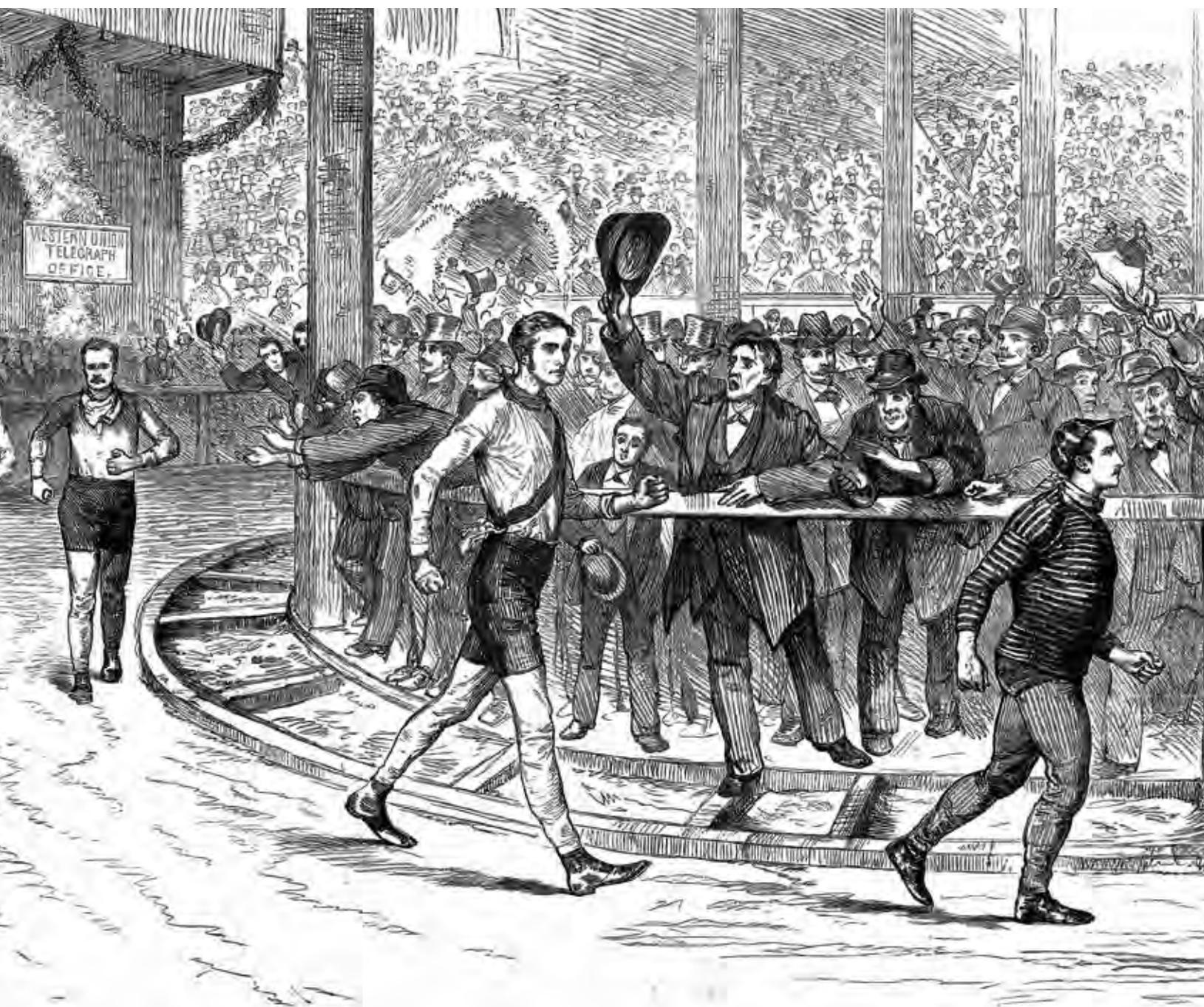
Weston chegou a Chicago no dia 11 de novembro, quatro dias antes da competição. “Ele viajou com estilo”, observou o *Chicago Evening Journal*, “tendo sido servido por dois empregados negros”. Hospedou-se numa suíte no Hotel Gardner, localizado em frente ao Edifício de Exposições.

Dentro da cavernosa Expo, duas pistas concêntricas foram estabelecidas. A pista interna media 1/7 de milha e a externa, 1/6 de milha. As medidas foram certificadas pelo topógrafo da cidade de Chicago. As pistas eram recobertas por uma cobertura vegetal prensada, conhecida na época como *tanbark*, uma espécie de palhagem.

As portas para a Expo se abriram às 23 horas de sábado do dia 14 de novembro de 1875. Apesar do avançado da hora, entre três e quatro mil pessoas foram assistir à largada sob a penumbra das ruidosas lâmpadas a gás do edifício. À meia-noite, precisamente, Weston e O’ Leary se aproximaram da mesa dos juizes. Weston usava um terno de veludo preto, botas pretas e tinha uma faixa de seda envolta diagonalmente sobre o peito. Na mão direita, carregava um chicote de equitação.

O’ Leary estava vestido mais adequadamente para um evento esportivo: meia-calça branca, camiseta regata listrada, casaco de malha marrom. Usava um tênis leve de caminhada e segurava um pedaço de pau em cada uma das mãos porque acreditava que eles “absorvem o suor e impedem o inchaço das mãos”. Ao longo de sua carreira, O’ Leary desenvolveria o hábito de segurar alguma coisa enquanto caminhava: varas de madeira, espigas de milho, pedaços de marfim. Essa se tornou uma mania tão conhecida quanto as talas de equitação de Weston.

Pouco depois da meia-noite, o prefeito Harvey Doolittle Colvin se dirigiu à multidão. Observando que “o Sr.



Weston veio à cidade para competir com um cidadão de Chicago”, garantiu ao público que “[Weston] competia em condições de igualdade”.

O fato de o prefeito ter sido convidado para presidir a abertura da maratona era um indicativo da magnitude do evento, ainda que ele se sentisse um pouco confuso naquela situação. “É estranho estar aqui, pouco depois da meia-noite, para fazer qualquer tipo de negócio”, disse ele. “Como sabemos”, continuou, “o homem que caminhar 500 milhas não terá mais nada a fazer; estará livre para descansar”.

Foram feitos sorteios para determinar a posição de cada um nas pistas. Weston caminharia na pista interna e O’ Leary na externa. Eles ocuparam suas posições na linha de partida em frente aos juizes. O prefeito virou-se

para eles. “Você está pronto, Sr. O’ Leary?” “Sim”. “Você está pronto, Sr. Weston?” “Sim”. “Um! Dois! Três!”, gritou o prefeito. A multidão berrava. Os repórteres que cobriam o evento observaram que o imponente relógio da Expo marcava exatamente oito minutos e 19 segundos passados da meia-noite.

A direção em que eles caminhariam não foi predefinida. Nas competições, os maratonistas às vezes caminhavam no sentido horário e, às vezes, no sentido anti-horário. Em alguns casos, os atletas podiam caminhar em ambas as direções, ou mesmo mudar de direção, o que certamente devia causar muita confusão.

Na semana que antecedeu a partida, O’ Leary anunciara sua intenção de percorrer 100 milhas nas primeiras 18 horas de competição, o que correspondia a um ritmo

de mais de 5,5 milhas por hora, velocidade nunca atingida antes por qualquer outro maratonista. Era provável que ele estivesse apenas tentando abalar emocionalmente seu oponente. Pouco antes do início da competição, O' Leary confessou a um repórter que havia “desistido dessa ideia... e iria simplesmente tentar vencer Weston”.

Se foi uma estratégia da parte de O' Leary, funcionou. Weston ficou convencido de que O' Leary ficaria exausto antes do fim da disputa. A estratégia de Weston era simples: *devagar se vai ao longe*, acreditava ele. Seria como na história da lebre e da tartaruga, sendo que Weston desempenharia o papel da tartaruga.

Desde o início, ficou claro que O' Leary, sete anos mais jovem, era o mais veloz. Ele imediatamente conquistou a liderança, completando a primeira milha em 11 minutos e três segundos. Weston levou cerca de um minuto a mais que O' Leary para percorrer a primeira milha. Os dois pedestrianistas eram tão diferentes para caminhar quanto para se vestir. De acordo com um observador, O' Leary caminhava “de forma ereta, os passos rápidos, os braços flexionados”, enquanto Weston parecia mais “se arrastar do que movimentar os pés”. O' Leary mantinha a cabeça erguida e olhava sempre em frente, enquanto Weston parecia “carregar sua cabeça em cima do peito e não enxergar nada além da poeira diante dele”.

Na tarde de segunda-feira, a Expo estava abarrotada de espectadores. Como não haviam sido montadas arquibancadas para o evento, eles se empurravam para se posicionar próximos das pistas, disputando um bom lugar. Alguns espectadores, para a infelicidade dos atletas, chegavam mesmo a cruzar as pistas de corrida para acompanhar a ação de dentro dos círculos ovais. “A atração irresistível que leva pessoas a lugares inimagináveis nunca foi tão bem retratada quanto nos rostos boquiabertos que permaneciam calmamente no caminho dos atletas”, observou um jornalista do *Chicago Tribune*. Em diversas ocasiões, a polícia foi acionada para limpar o caminho e dar passagem aos pedestrianistas.

Um grande quadro negro servia para marcar o placar. A pontuação dos maratonistas era atualizada a cada milha percorrida. Uma banda havia sido contratada para entreter o público, e os músicos “tocavam músicas um tanto tristes nos intervalos, ditadas pelo humor dos artistas”. Alguns presentes reclamaram que a música estava muito alta. Um vendedor que torrava amendoins numa das extremidades da arena fez um ótimo negócio e perfumou o espaço com um aroma delicioso.

Ao final do primeiro dia, Weston havia ficado 19 milhas atrás de O' Leary (110 a 91), mas parecia desocupado. Ele ainda estava convencido de que O' Leary ficaria exausto. Ao longo do Campeonato, os competidores dormiam apenas de três a cinco horas por noite nos pequenos quartos reservados a eles na Expo, embora Weston tenha retornado pelo menos uma noite ao seu hotel. Ocasionalmente, os dois homens paravam para fazer refeições – porém, mais frequentemente, eles se alimentavam enquanto caminhavam. Weston optava

por bife mal passado, enquanto O' Leary preferia carne de carneiro e bebericava chá quente ou champanhe.

Apesar de estar perdendo, Weston mantinha o bom humor. No fim da tarde de terça-feira, seu talento para o teatro desabrochou. De acordo com um depoimento, “os gestos, os trechos de músicas, as mímicas de atores e outras brincadeiras que Weston fazia foram muito apreciados pelo público e, aparentemente, também pelo ator”.

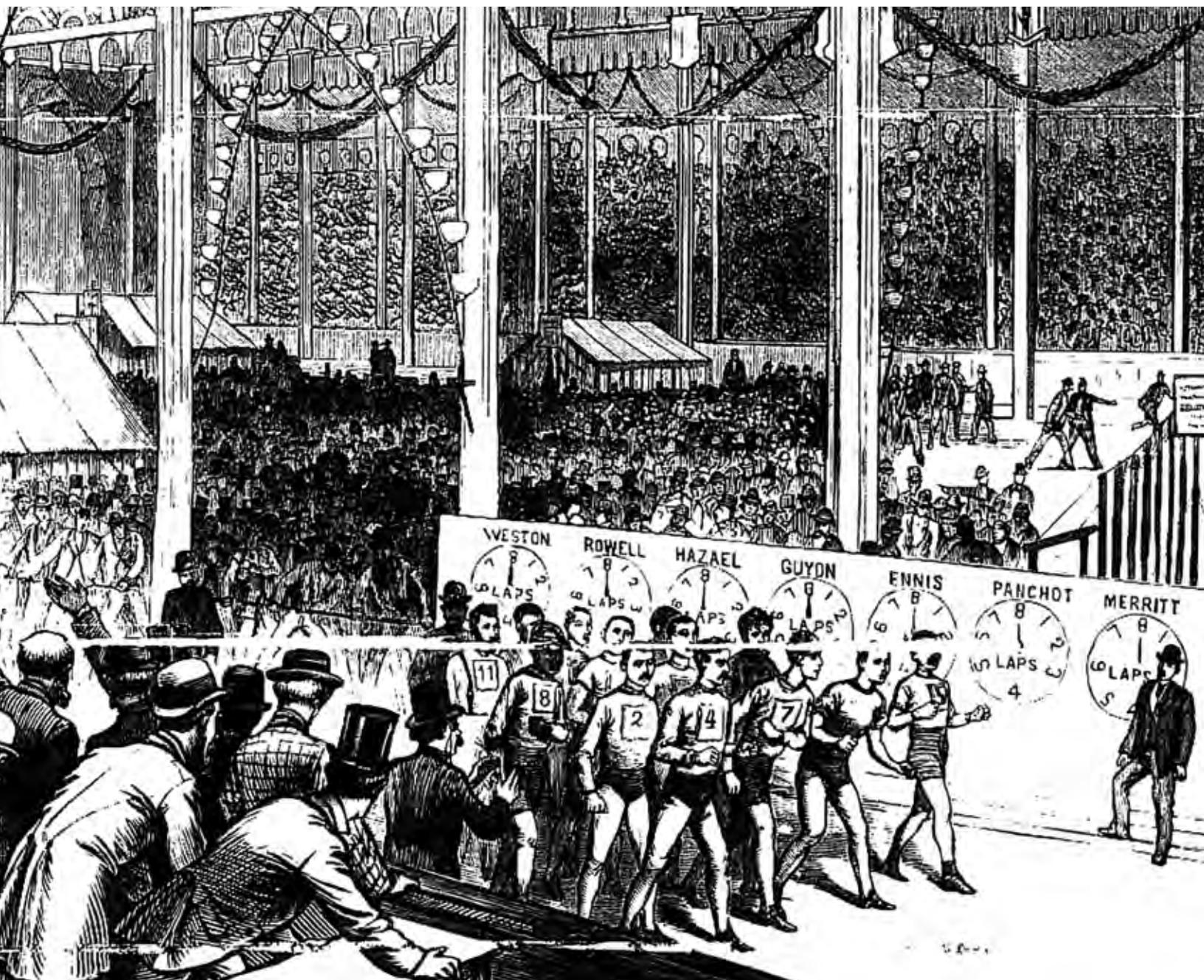
Quando os pedestrianistas se recolheram, na terça-feira à noite, O' Leary tinha acrescentado mais três milhas à sua liderança. Ao final da noite de quarta-feira, sua vantagem havia aumentado para 26 milhas: 273 milhas a 247. Estava claro que O' Leary não iria se exaurir como Weston esperava. Mas Weston era orgulhoso e teimoso demais para mudar de estratégia ou o modo arrastado de caminhar que, afinal de contas, havia lhe rendido tanto sucesso.

Assim como a liderança de O' Leary aumentava no decorrer da semana, crescia também o número de pessoas que se reuniam na Expo. Na sexta-feira à noite, o *Tribune* noticiou que a multidão era “simplesmente enorme”. Em meio aos espectadores, havia dezenas de imigrantes irlandeses explodindo de orgulho e gritando com seu sotaque inconfundível até ficarem roucos, torcendo por O' Leary. Aqueles que não podiam pagar pelo ingresso de 50 *cents* recorreram a outros meios para entrar na Expo. Alguns se voluntariaram para vigiar as estátuas de mármore do edifício em troca da entrada gratuita.

No sábado de manhã, já não havia mais dúvidas quanto ao resultado: O' Leary estava na frente, 425 milhas a 395. A conclusão antecipada, no entanto, não impediu os chicaguenses de se dirigirem para a Expo no dia final da competição. Por volta das três da tarde, havia se formado uma imensa fila para a compra de ingressos. O fato de, àquela altura, os competidores estarem completamente exaustos só deixou o evento ainda mais atraente.

Às sete da noite, “começou uma disputa sem igual”, de acordo com o *Tribune*. A Expo estava “cercada por uma crescente massa de pessoas, ansiosas por adquirir bilhetes. A excitação não poderia ter chegado a um nível maior, e a multidão que cercava o edifício estava quase num delírio selvagem. Às oito horas, a multidão dentro do prédio chegava a cinco mil pessoas. “A aglomeração era densa; as pessoas empurravam-se de lá para cá, gritando, berrando ou torcendo”, noticiou o *Tribune*. “A multidão era heterogênea, mas muito respeitosa; reunia ricos, pobres, pensadores, ladrões, jogadores e durões”. Havia muitas mulheres, algumas com maridos, outras com amantes, mas todas passaram por momentos de muita aflição em meio à multidão incansável e barulhenta. Batedores de carteira e ladrões “praticavam suas vocações nefastas”. A polícia teve trabalho para controlar a multidão e ficou sobrecarregada em muitas ocasiões com “a massa que tomava conta das pistas”.

Às nove horas, a multidão já contava seis mil pessoas. Dentre elas, havia muitos “operários, os quais trouxeram consigo suas esposas e filhos”. Garotinhos



pequenos engatinhavam entre a floresta de pernas de adultos para chegar mais perto da movimentação. Já os garotos mais velhos e aventureiros escalavam os andaimes da Expo e se sentavam nas vigas de madeira próximas ao telhado, a mais de 30 metros acima do chão da arena.

A cada milha percorrida – e na medida em que O’ Leary se aproximava de seu objetivo –, aumentava o frenesi da multidão. Por volta de 22h15, ele completou sua 495ª milha. Usando megafones – amplificadores elétricos só surgiriam cinquenta anos mais tarde –, os locutores informaram à multidão que O’ Leary havia decidido continuar caminhando até a meia-noite, mesmo que atingisse a marca das 500 milhas muito antes desse horário.

O’ Leary completou sua 500ª milha por volta das 23h15. A Expo irrompeu em aplausos efusivos. Exul-

tantes, os homens lançaram seus chapéus aos ares. A banda tocou músicas de comemoração. A mulher de O’ Leary o cumprimentou na linha de chegada, em frente à mesa dos juízes, com uma grande cesta de flores, provocando ainda mais aplausos. Após essa breve pausa, O’ Leary continuou caminhando e, quando os ponteiros do grande relógio da Expo marcaram meia-noite, ele havia completado 503 milhas e duas voltas (o equivalente a 1/3 de milha). Weston havia completado 451 milhas e quatro voltas (o equivalente a 4/7 de milha).

Completamente esgotados, os adversários se cumprimentaram calorosamente e, devagar, deram as últimas voltas na pista juntos, gesto de desportivismo que também foi muito aplaudido. Depois, O’ Leary recebeu uma medalha de ouro maciço que o proclamava campeão mundial. E, então, todos voltaram para casa. *



O CORTEJO ERRANTE

O Carnaval como via de acesso a lugares esquecidos da cidade, retomada do protagonismo pedestre e dispositivo caminhante de encontros.

Texto de Roberto Andrés

Fotografias de Gabriel Castro e Priscila Musa

Sempre senti certo descompasso entre o discurso das canções populares, textos de sociologia e antropologia, e a experiência concreta do Carnaval no Brasil. Entre a promessa de uma festividade rica e plural e a realidade de quem veio ao mundo já nos anos 1980, no florescer da cultura de massas, da violência generalizada, da urbanização desumanizadora, que levam ao abandono ou à comercialização dos rituais urbanos.

Se “a gente trabalha o ano inteiro” por esse momento de sonho, “pra tudo se acabar na quarta-feira”, tinha que haver Carnaval para além do trio elétrico, da música repetitiva, da multidão amorfa, das abordagens machistas e grosseiras, do colete cítrico, da relação predatória com o território – a área VIP, o lixo, a sujeira. Às voltas com essa hipótese, desembarquei em 2006 no Rio de Janeiro para conhecer o Carnaval de rua que ressurgia.

Bingo! Esse Carnaval tinha escala humana e bandas com os pés no chão, mas o que mais marcou foi a relação com a cidade. Um bloco pegava a balsa de Niterói (Se melhorar afunda), outro passeava pela bela e curvilínea rua Alice (Volta, Alice), outros perambulavam por vielas e atravessavam túneis habitualmente inóspitos. O Carnaval se mostrou uma experiência possível e desejável, e também uma via de acesso a lugares da cidade, um guia para expedições urbanas inimaginadas.

Em uma manhã de terça-feira gorda, quando ia à padaria, avistei uma mulher e uma criança caprichosamente fantasiadas, caminhando a passos firmes rumo ao metrô. Ainda não eram nove da manhã e havia um senso de urgência na situação. Ali percebi aquilo que os teóricos situacionistas tanto reivindicaram em seus manifestos: a valorização dos lazeres não é brincadeira. Carnaval é coisa séria.

Esse Carnaval brincado a sério, diurno, diverso, espalhado, horizontal, movente, informou a folia que foi tomando as ruas de Belo Horizonte nos últimos anos – que começou com três blocos em 2009 e teve mais de duzentos em 2014. Para uma cidade que, como muitas no Brasil, foi sistematicamente minando a ocupação de seus espaços públicos, essa retomada das ruas talvez diga muito mais do que o discurso oficial de uma tendência festiva baseada na “alegria do povo brasileiro”.

Errar pelas cidades evoca toda uma tradição de enfrentamento propositivo ao urbanismo moderno. O *flâneur*, caminhante solitário e descompromissado que Baudelaire exaltou no século XIX, está vinculado ao contexto das reformas urbanas operadas por Haussmann em Paris. Contrapondo-se à ênfase na circulação e no controle – e à correria dos que sabem para onde vão –, o *flâneur* caminha lentamente, sem destino fixo, atento ao entorno e aos encontros.

Essa figura perambulante atravessou os tempos em *modo resistência*. Frente à modernização padronizadora, à expulsão dos pobres dos centros urbanos e à tomada das ruas pelos automóveis, os caminhantes acabaram se tornando seres marginais, resistentes nostálgicos e ao mesmo tempo propositores de outras formas de vida e de relação com o espaço, o tempo e os corpos.

Vale notar que os tipos errantes que pipocam de tempos em tempos nas artes, abordados por Paola Benenstein Jacques em *Elogio aos errantes*, privilegiam as deambulações individuais ou em grupos pequenos e suas experiências são muitas vezes narradas pelo viés intimista do sujeito frente à multidão. Já a errância carnavalesca é quase sempre coletiva, e seu expediente é o fluxo vaguejante do cortejo urbano.



O cortejo opera por uma inversão espacial básica: os pés deixam a calçada e vão para o meio da rua. Como se não se contentassem mais em andar pelas laterais, à mercê dos automóveis, e sentissem uma urgência em retomar o protagonismo urbano. Por menor que seja o cortejo, a tomada da rua se faz necessária para a libertação dos corpos e dos movimentos – que no Carnaval costuma transbordar na alegria da dança.

Mas nem todo cortejo é festivo e alegre. Ainda hoje me impressiono com a lembrança dos enterros que vivenciei em minha infância no interior, em lentas, e por vezes longas, caminhadas que iam da casa do morto ao cemitério. Janelas se fechavam, crianças paravam de brincar, comércios desciam as portas, pessoas baixavam as vozes e reduziam o passo, talvez percebendo sua pressa vã frente à finitude do conterrâneo. E o cortejo ali, no meio da rua, emanando luto e contaminando a cidade com um campo irresistível de silêncio e lentidão.

É certo que os cortejos religiosos e os enterros não comportam a dimensão da perambulação e da errância, restritivos que são a direções, ritmos e posturas previamente estabelecidos. Na década de 1930, o artista e arquiteto Flávio de Carvalho experimentou caminhar (de chapéu) na contramão de uma procissão religiosa no centro de São Paulo, criando uma tensão que culminou em explosão de violência contra ele, que fugiu e acabou detido pela polícia.

O artista tentou explicar aos policiais que era um estudioso do comportamento das multidões e que estava fazendo uma experiência para medir se a crença religiosa seria mais forte do que o respeito à pessoa humana. Foi em cana mesmo assim e a manchete do jornal *O Estado de São Paulo*, no dia seguinte, sentenciou: “Uma experiência sobre a psicologia das multidões resultou em sério distúrbio”.

Há carnavais e carnavais. A folia que se vê nas fotografias destas páginas, feitas por fotógrafos-foliões, tem um *modus operandi* próprio, construído espontaneamente. Não é original em cada uma de suas partes, mas talvez o seja na conjunção delas. Os modos de vestir, a relação com o território, as construções narrativas e a estrutura não-hierarquizada, quando juntos, conformam essa expedição urbana que é ao mesmo tempo festiva, ativista e errante.

Os trajes, para alguns ultrajantes, não são nem a alta costura dos bailes da *belle époque* carnavalesca, nem o *prêt-à-porter* atual da cultura de massas, com sua máscara temática, seu chapéu panamá e seu colar de plástico estilo havaiano. Estão mais para o que o antropólogo Claude Lévi-Strauss chamou de bricolagem, aquilo que é feito com os meios às mãos. Roupas velhas ou emprestadas, objetos esquecidos, pedaços de tecido, nacos de fantasias, colares, purpurinas e tintas variadas formam o léxico desses trajes de passeio geralmente curtos, abertos e coloridos.



Voltemos então a Flávio de Carvalho. Num outro experimento ele cria um traje de verão para o “novo homem dos trópicos”, um contraponto ao modo de vestir importado da Europa. A indumentária era composta por um saiote e uma camiseta, desenhados para aumentar a ventilação. Entrou para a posteridade a imagem em que o artista caminha por São Paulo de saia (e acaba barrado na porta do cinema), mas poucos sabem que seu projeto inicial era realizar um cortejo, a ser aberto “por dois vagabundos de rua, com suas roupas em trapos”.

Realizando sem saber o cortejo projetado pelo artista, adentramos algumas vezes, em trajes tropicais e ventilados, os territórios desses “vagabundos de rua” em jornadas carnavalescas. Tenho para mim que o caráter algo mam-bembe das fantasias, algumas no limite do trapismo, junto ao improvisado constante e à falta de *scripts* definidos, contribuíram para abrir os canais de interação entre pessoas de classes diferentes e tornar os blocos mais permeáveis.

Se todo relato é um relato de viagem, as expedições carnavalescas se desdobram em muitas narrativas que, como seria de se esperar, não vem do olhar externo da imprensa. A profusão de cronistas-foliões remete aos primórdios da crônica carnavalesca no Rio de Janeiro, em que os cronistas mais importantes eram participantes dos blocos e *habitués* da rua. Por outro lado, o fato desses textos serem depositados quase sempre no Facebook e

caírem no fluxo desmemoriado e arbitrário dessa máquina de moer ideias diz muito sobre nossas dificuldades de transmitir experiências e histórias hoje.

Convém ouvir uma dessas crônicas, talvez a que melhor soube perceber o quanto há de política nessa arte de afetar os corpos. O músico-folião Guto Borges, em texto de 2012, se empenhava em diferenciar o modelo capitalista e vertical dominante nas cidades do modo de operar do Carnaval: “Inclusivo, democrático, horizontal, com os pés no chão, nenhuma voz é mais alta; é um jogo arenístico, como um rito, um circo ou uma ágora. Qualquer um (também o “um qualquer”) pode tocar, cantar, pode dizer a todo um bloco um caminho, pode ser que seja ouvido e todos cantem com ele, pode ser que não.”

A esta altura, deve estar claro que não se trata aqui de *desfiles*, de produzir algo belo para ser visto da arquibancada, mas de experimentar as ruas em um movimento aberto que vai crescendo – ou diminuindo – conforme avança. A ausência de itinerário definido (ou a abertura do itinerário para os imprevistos), o caráter francamente anárquico, a estrutura aberta em que todos podem ou não ser músicos, a alternância espontânea de papéis formam um *jogo coletivo* sem espectadores nem atores.

No limite, chega-se à diferença entre bloco de rua e escola de samba. Enquanto esta opera na base do planejamento e do treino, com uma hierarquia bem definida, ten-







do o desfile como apogeu de algo construído por um grupo restrito, aquele não diferencia ensaio de performance, ver e ser visto se misturam, as muitas facetas do improvisado aparecem e o acontecimento se torna não um espetáculo, mas um *dispositivo caminhante de encontros*.

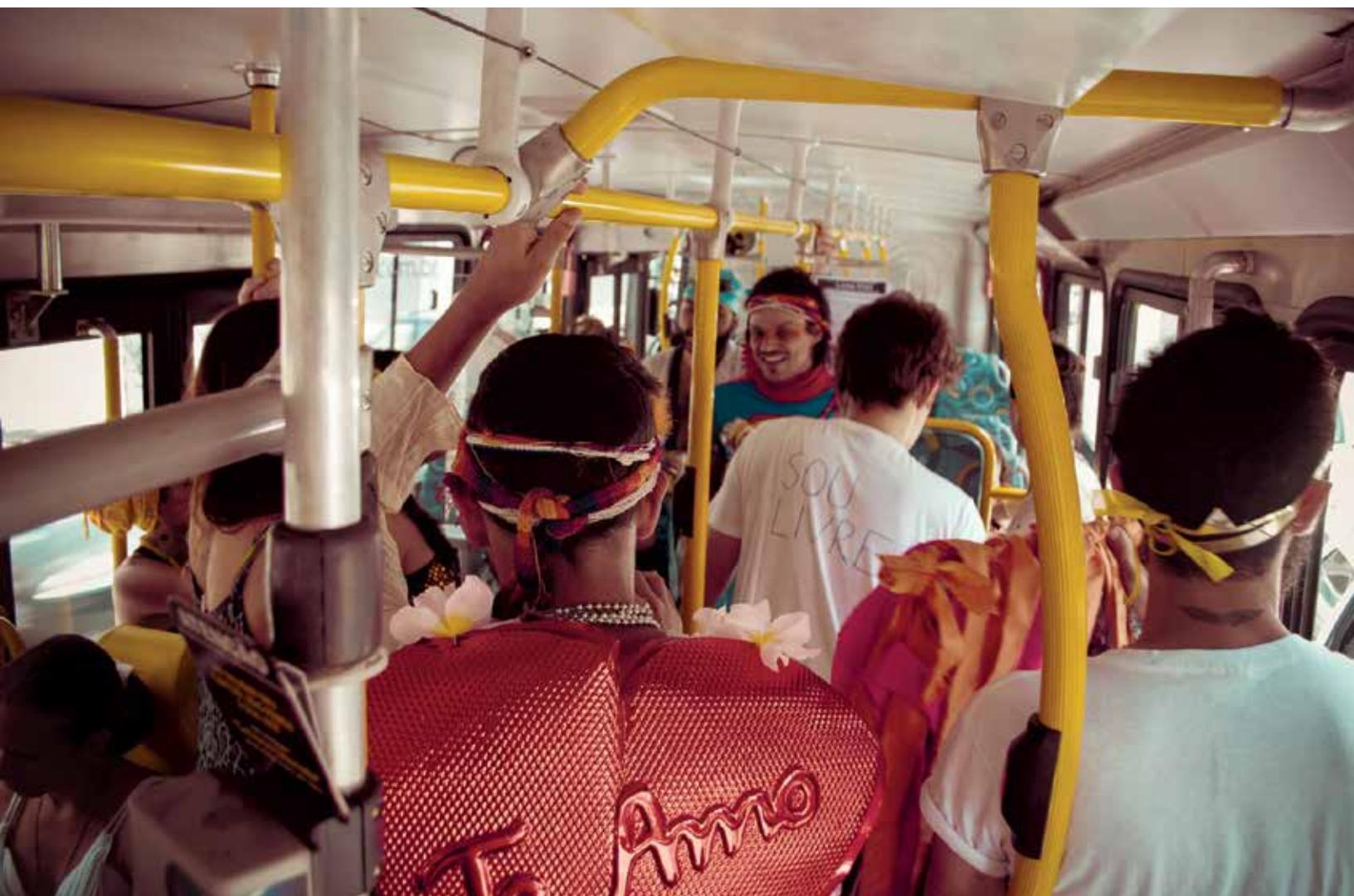
Muito se fala de errância, mas aqui é preciso chegar ao erro. À falha mesmo, ao planejamento que derrapou por incompetência ou preguiça. Nesses anos de folia, posso dizer que o erro foi responsável por boa parte do que de melhor aconteceu em algumas expedições. Ainda em 2009, quando Belo Horizonte parecia um cemitério nos dias de Carnaval, um bloco minúsculo saiu com um itinerário modesto: da casa de alguns foliões a um bar poucos quarteirões adiante, com paradas em frente a casas de conhecidos que ofereceriam banhos de mangueira.

Só que ninguém se lembrou de verificar se o bar-destino estaria aberto. E não estava, bem como qualquer outro bar num raio de quilômetros. O jeito foi seguir adiante, em busca de algum fornecedor etílico naquela cidade-fantasma. Aquele grupo carnavalesco amador e mirrado deambulou por ruas e becos, atravessou lotes vagos, adentrou agências bancárias, sorveterias e postos de gasolina, sob chuva torrencial, em um trajeto que se revelou muito mais interessante *depois* do ponto de inflexão que é o erro.

Se as escolas de samba são pontuadas por seus acertos, os blocos de rua poderiam dar mais valor ao erro. Em uma sociedade tão pautada pelo êxito, a errância traz algo que, no mínimo, oferece um contraponto a nossos automatismos mentais e abre outras vias de acesso para o que está ao redor. Foi esbarrando no erro e no planejamento incompleto que, nos anos seguintes, saracoteamos por túneis e viadutos anacrônicos, terrenos baldios, clubes de bairro, vilas modernistas, becos, córregos, barrancos cheios de mato e outras tantas espacialidades esquecidas em nossos mapas.

Claro que o erro pode levar também à frustração, como no fatídico dia em que um bloco se dividiu no alto de uma passarela. O desfecho foi um tanto melancólico: a maior parte do bloco dissolveu-se na multidão de um Carnaval já massificado enquanto um pequeno grupo tentava conduzir-lo para o lado oposto. Uma pessoa reclamou, sugerindo que teria sido melhor repetir o trajeto do ano anterior, que fora muito bom. Alguém mandou reclamar no Procon.

Não custa comentar que essa ânsia de *repetição da experiência*, oposta à abertura da errância, é o primeiro passo para a conversão da cultura em mercadoria, como colocou Tales Ab'Sáber em seu livro sobre o lulismo e a cultura pop. Essa lógica quase automatizada em nossos dias serve muitas vezes para amortizar experiências, apaziguar tensões e transformar tudo o que não se sabe ao certo em catalogável e repetível. Claro que não há um jeito certo de errar, como bem disse um amigo ao ler este texto, e não é



de se desprezar o papel da tradição enquanto articuladora da memória e dos afetos, mas, naquele caso, sai convencido de que negar a repetição é uma forma de desativar, ao menos nos dias de festa, esse verdadeiro piloto automático do fenômeno pop.

Há um sentido pedagógico nessas folias, que vai além da expedição e do conhecimento do território. Em tempos de violência midiaticizada e lazer privatizado, muita gente conta que foi no Carnaval que pisou pela primeira vez em certas regiões da cidade e que aprendeu a andar na rua sem medo. E também a conviver com o diferente, com a alteridade, com a diversa fauna humana que está nas ruas.

Esse aprendizado leva à superação da idealização e do ódio. Tira o outro de qualquer pedestal imaginário, seja ele de herói ou bandido, e nos derruba dos nossos. Se olhar no olho do outro é uma operação tão urgente e difícil, cantar a mesma marchinha e conviver por horas a fio pode parecer revolucionário. Como disse uma foliona, numa das tantas crônicas efêmeras que atravessam os carnavais, o que estava em jogo nesse encontro com o outro era “uma espécie de conquista e partilha do mínimo e do máximo que temos a oferecer: o nosso afeto, a nossa alegria”.

Mas o Carnaval acaba na quarta-feira. Para muitos, esse recorte no tempo presta um desserviço ao oferecer um engajamento fora da rotina, que não tem continui-

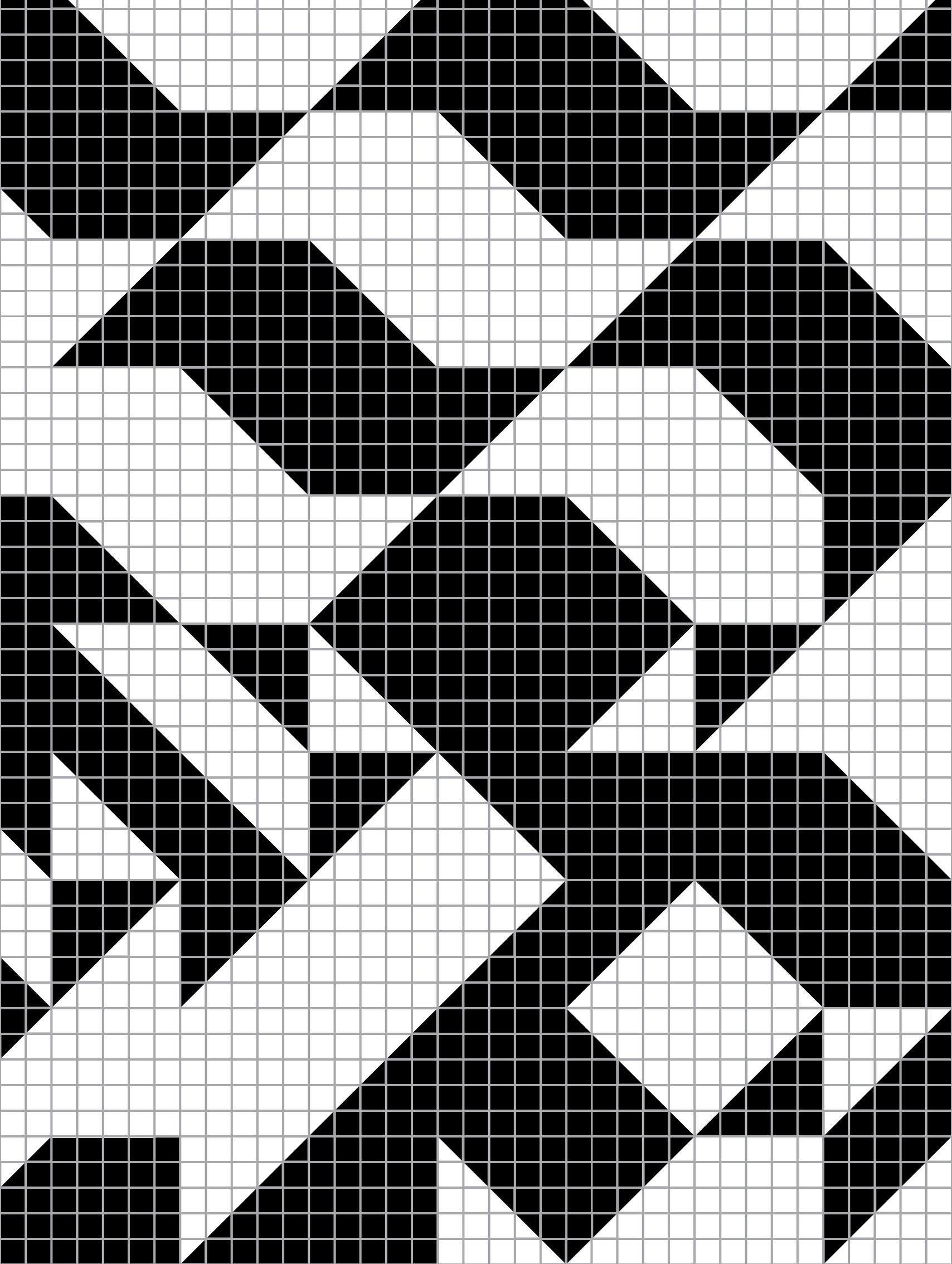
dade no resto do ano. Sem querer reivindicar para uma festa mais do que ela pretende oferecer, prefiro concordar com quem vê os grandes rituais como situações de radicalização dos rituais rotineiros. A vivência da cidade e o contato com a alteridade pelo Carnaval transformam também nossas relações cotidianas, nossas práticas no espaço, nosso medo e nosso afeto pelos outros.

O que dizer então sobre o fato desse Carnaval que nasce *também* como um contraponto festivo ao urbanismo desumano se tornar, assim que cresce, produto da cobiça de gestões conservadoras, que passam a se interessar pelo evento em seu potencial eleitoral e a moldá-lo de maneira torpe e massificante? Sem deixar de ver aí um nó difícil de ser desatado, convém olhar para a rua como o lugar da disputa política, e é um tanto melhor que ela aconteça. “Festejar é lutar pelo poder de se definir o que é e o que não é festa”, colocou Felipe Ferreira em seu livro sobre a invenção do Carnaval carioca.

Em suma, trata-se menos de elogiar e exaltar a festa em si do que de enxergar, em algumas de suas características, brechas e lampejos para outros modos de vida nas cidades. Se o Carnaval é desejável, não é tanto pelas “facilidades que oferece como mercado de corpos”, como escreveu Alan Pauls sobre a praia, mas pelo experimento político que ele enseja: cortejo sem dono, coletivismo sem estado, protagonismo pedestre, abertura para o outro, passeio urbano em trajes de gala tropical. *







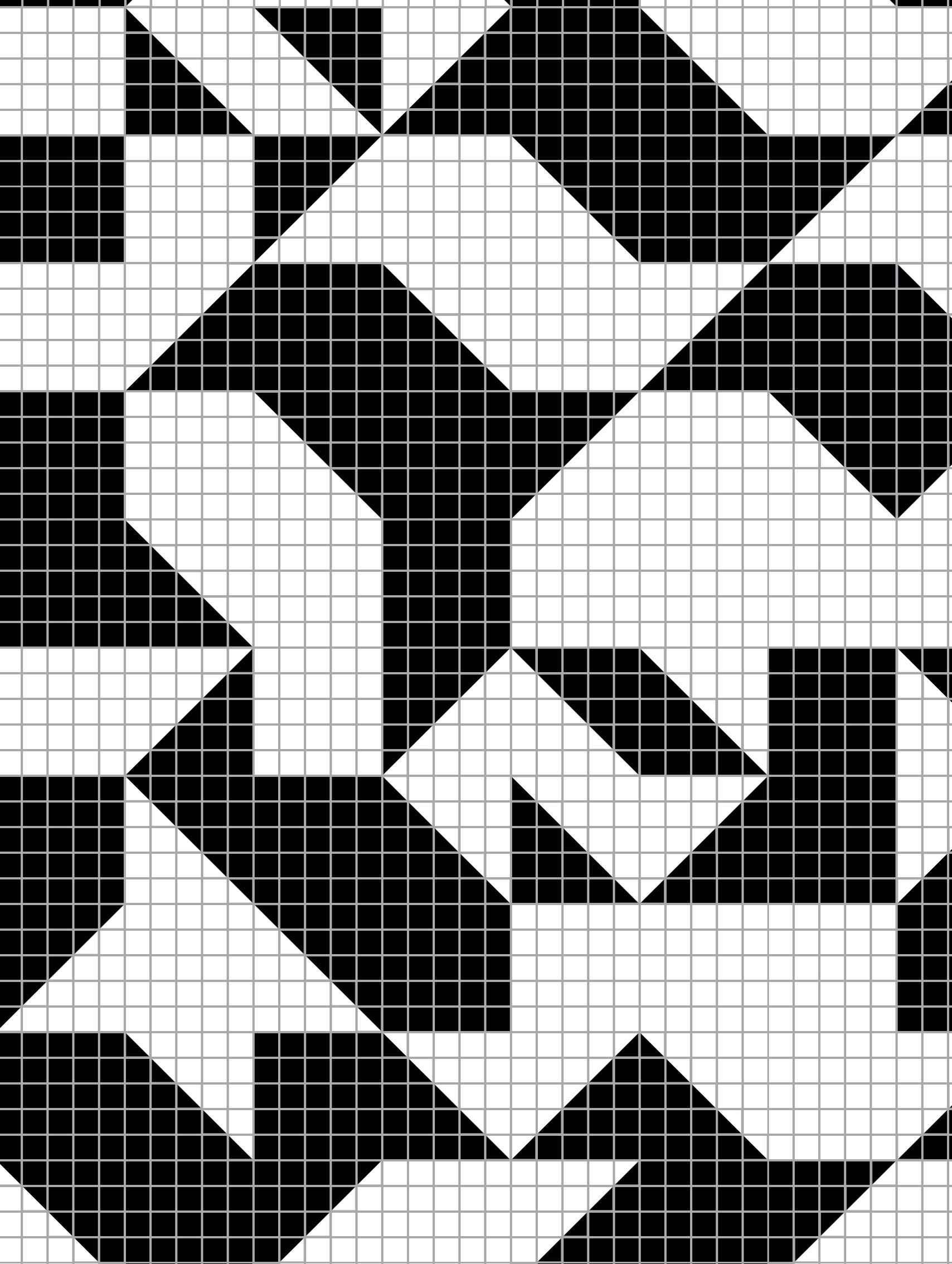
CALÇADAS MUTANTES

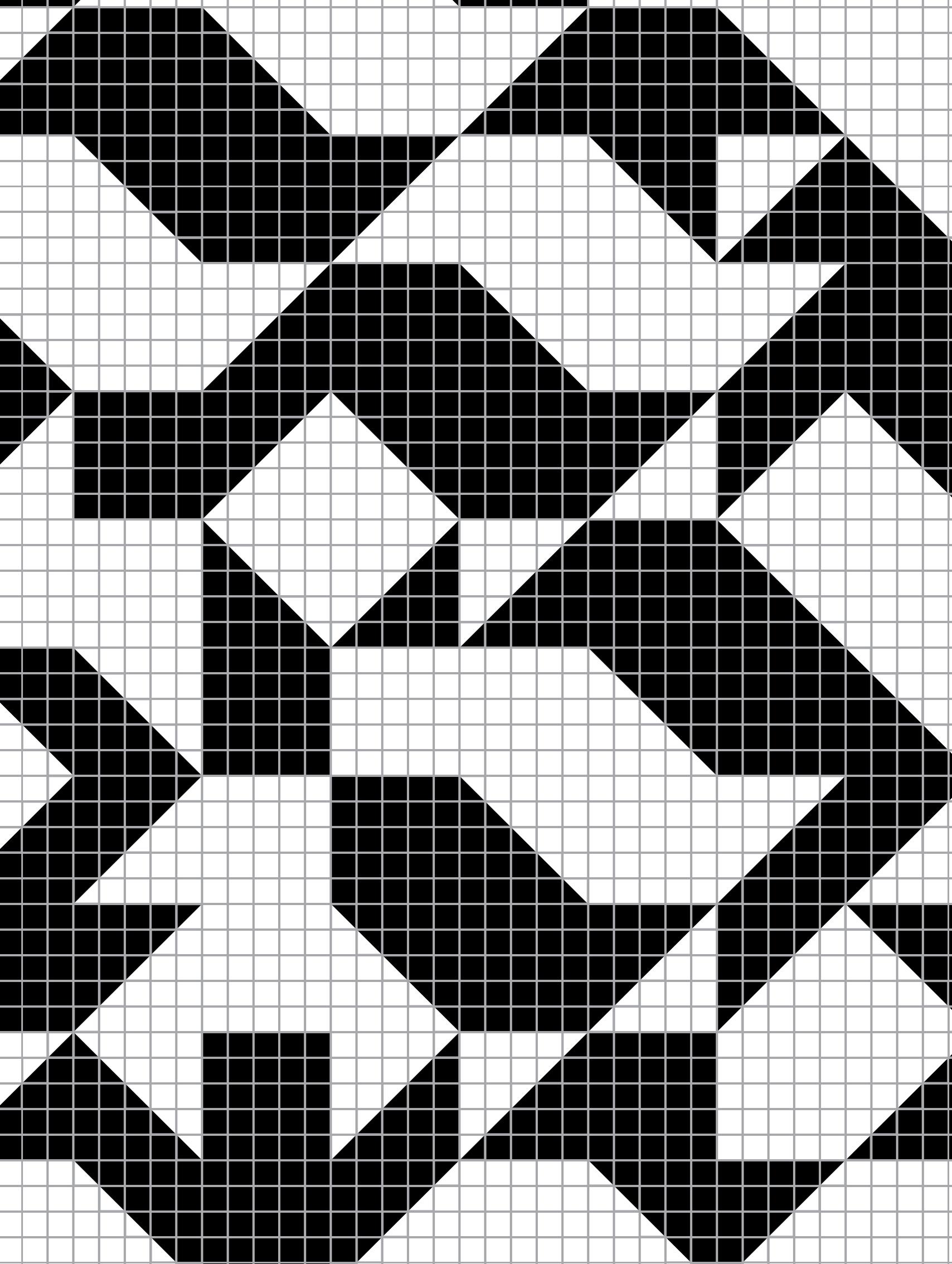
Yusuf Etiman

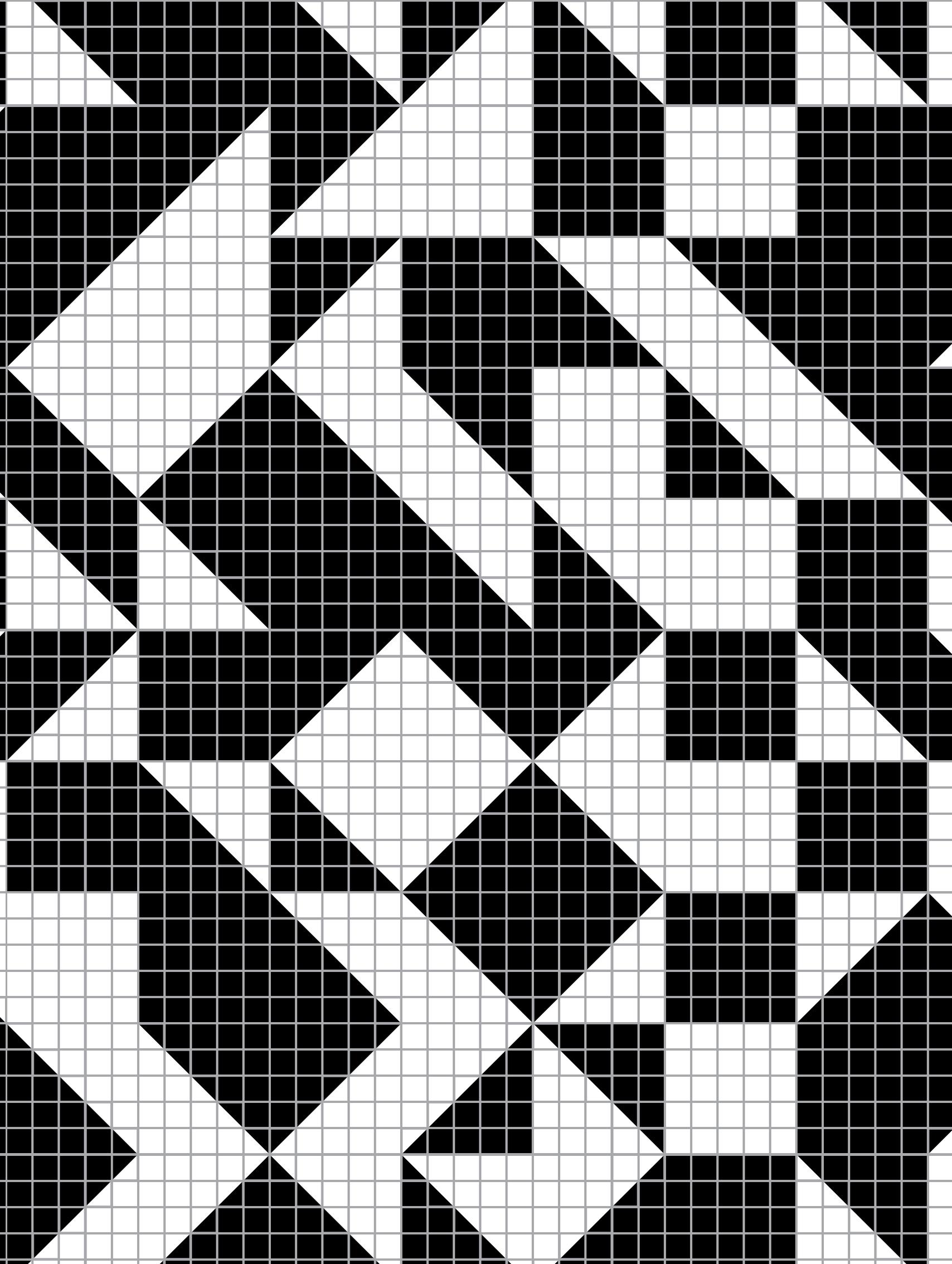
Quem já esteve em São Paulo reconhece os padrões gráficos que cobrem grande parte das calçadas da cidade. Projetadas por Mirthes dos Santos Pinto em 1966, as calçadas paulistanas não deixam de ser um contraponto aos marcantes desenhos em pedra portuguesa dos calçadões do Rio de Janeiro. O então prefeito de São Paulo, Faria Lima, lançou um concurso para o desenho do novo calçamento da cidade. Mirthes, que era desenhista da Secretaria de Obras da Prefeitura, se inscreveu e acabou ganhando.

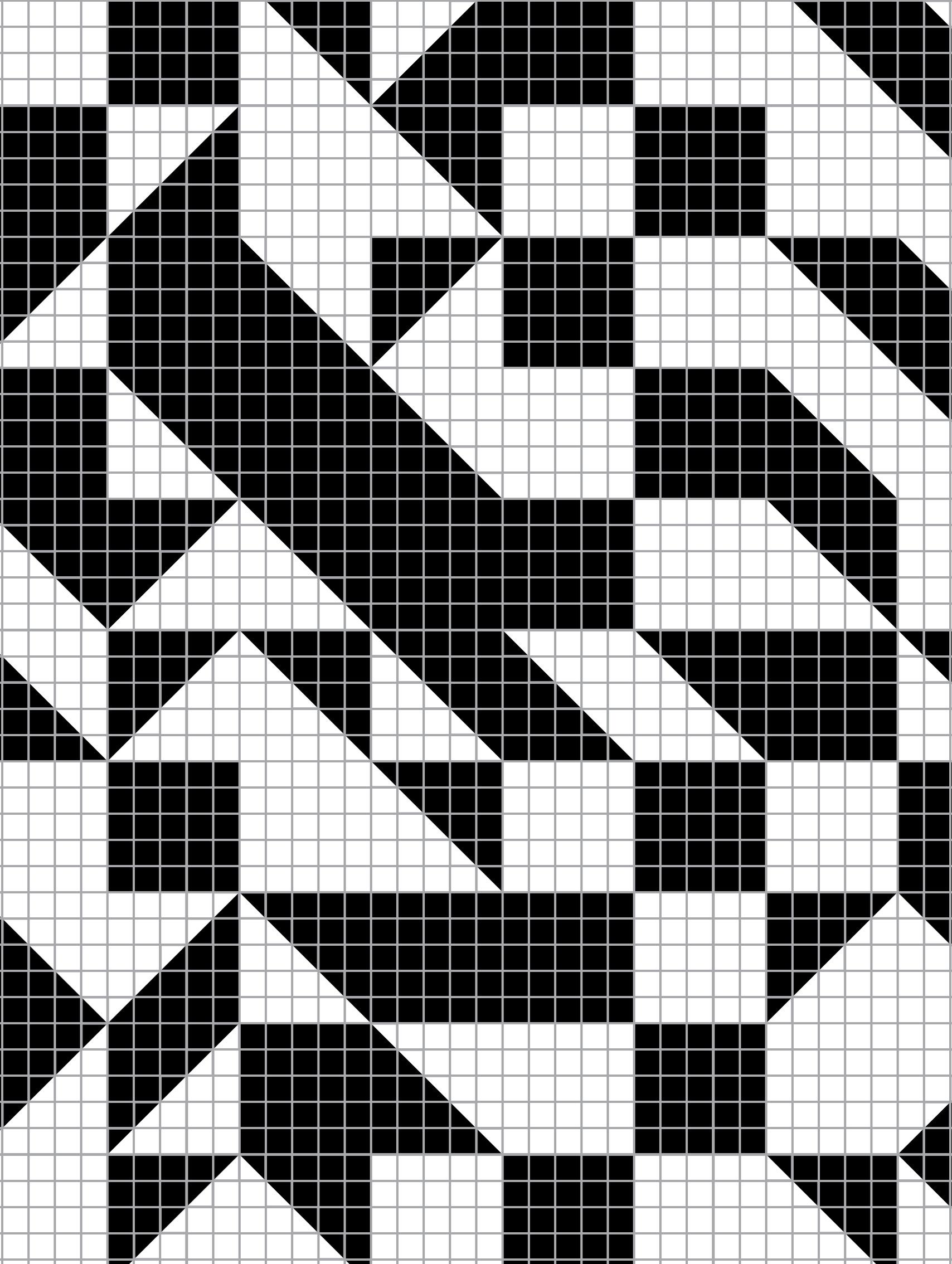
Durante quase quarenta anos, a autoria da pavimentação que ganhou a capital paulista ficou esquecida. Enquanto isso, o projeto ia vivendo a história das ideias que vão para o mundo: começou a ser produzido pelo poder público, para então passar a ser adotado massivamente pela indústria, por moradores e comerciantes, e em seguida entrar no fluxo arbitrário de transformações que a dinâmica urbana oferece.

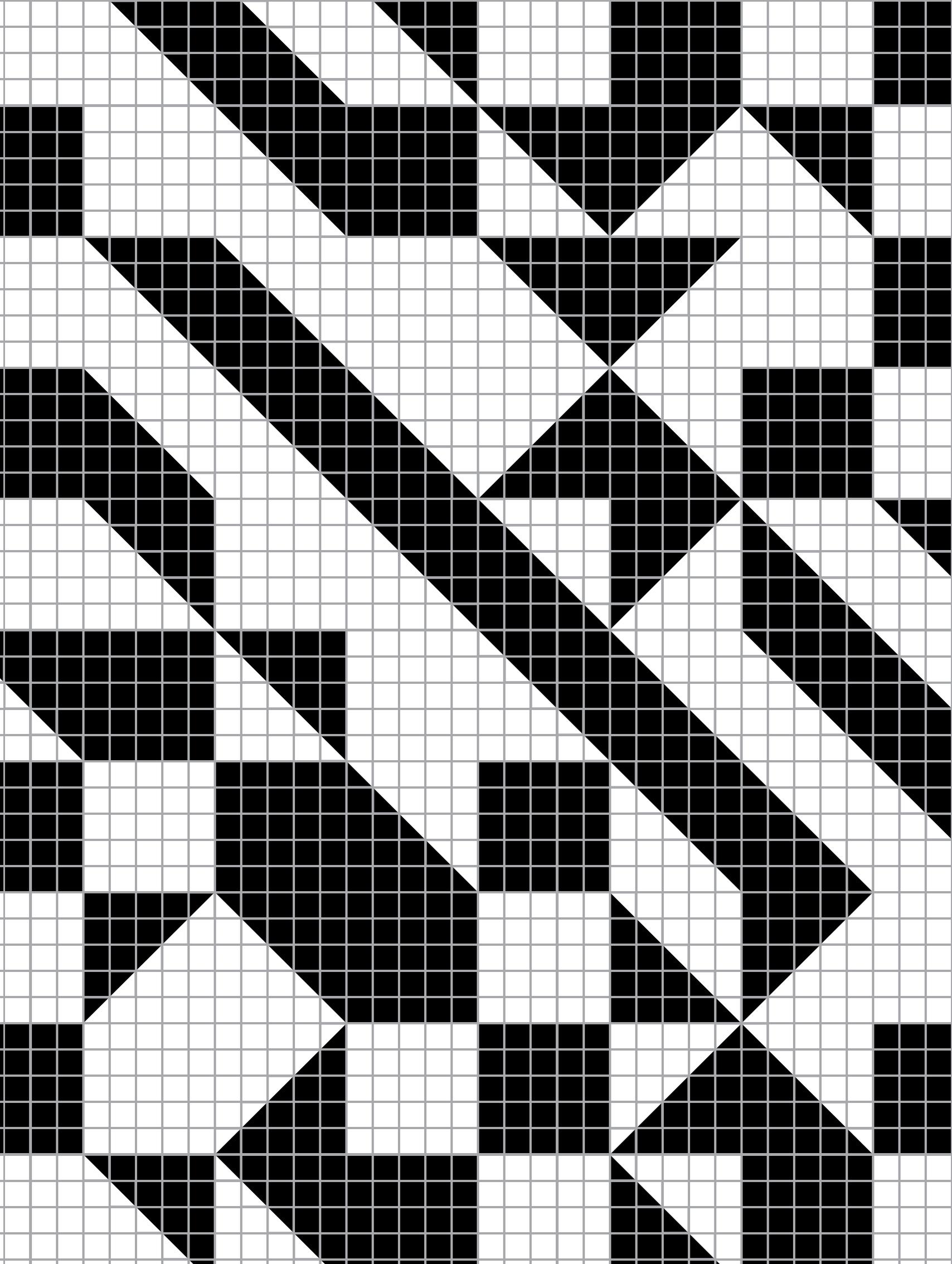
Ao longo dos anos - graças a obras públicas, escavações, vandalismo, desgaste e substituições - os padrões foram sendo continuamente transformados, criando mutações a partir do design original. No início de 2012, o artista turco Yusuf Etiman passou dois meses perambulando pelas ruas de São Paulo, em um trabalho meticuloso de documentação dessas permutações.

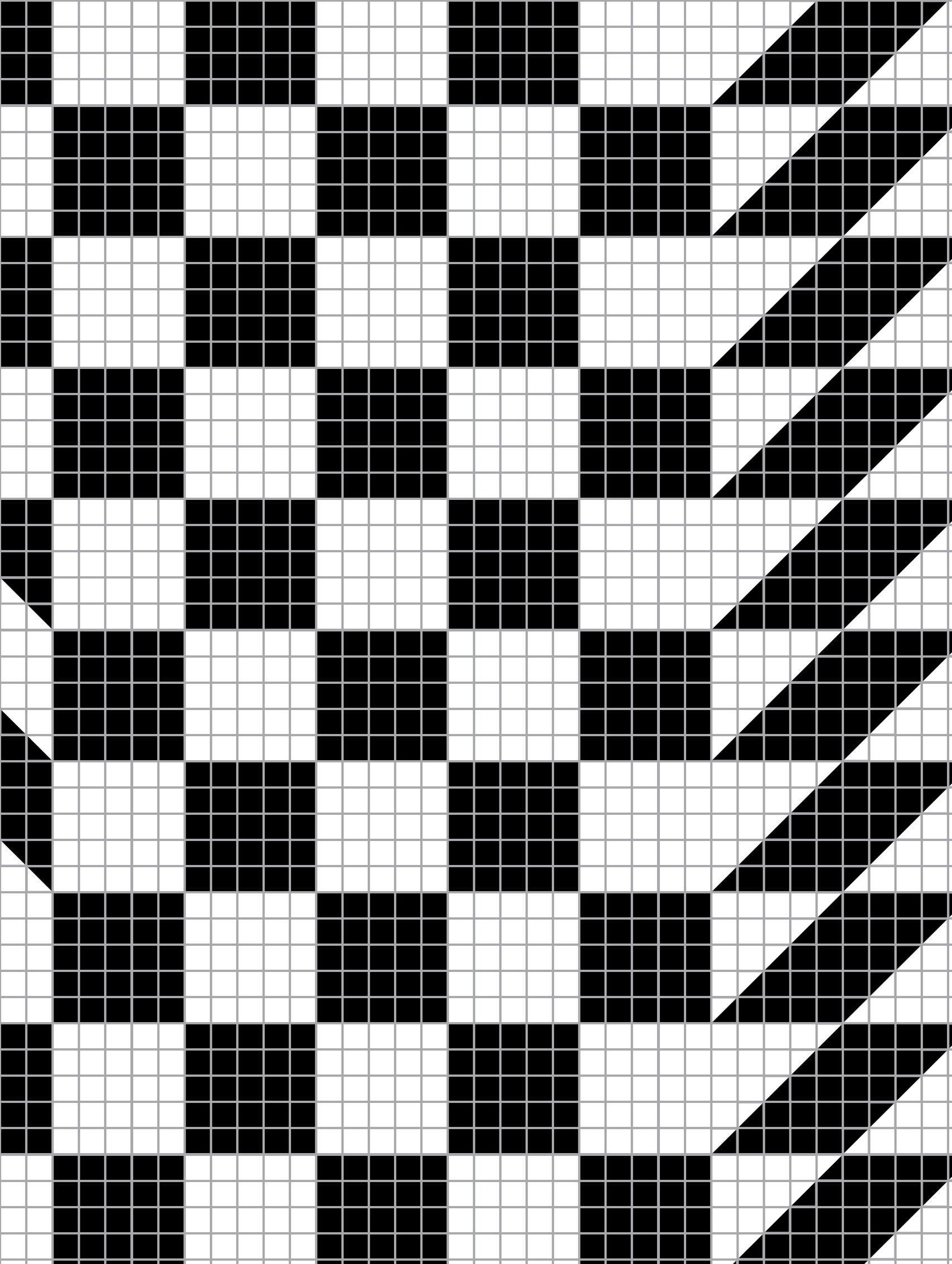


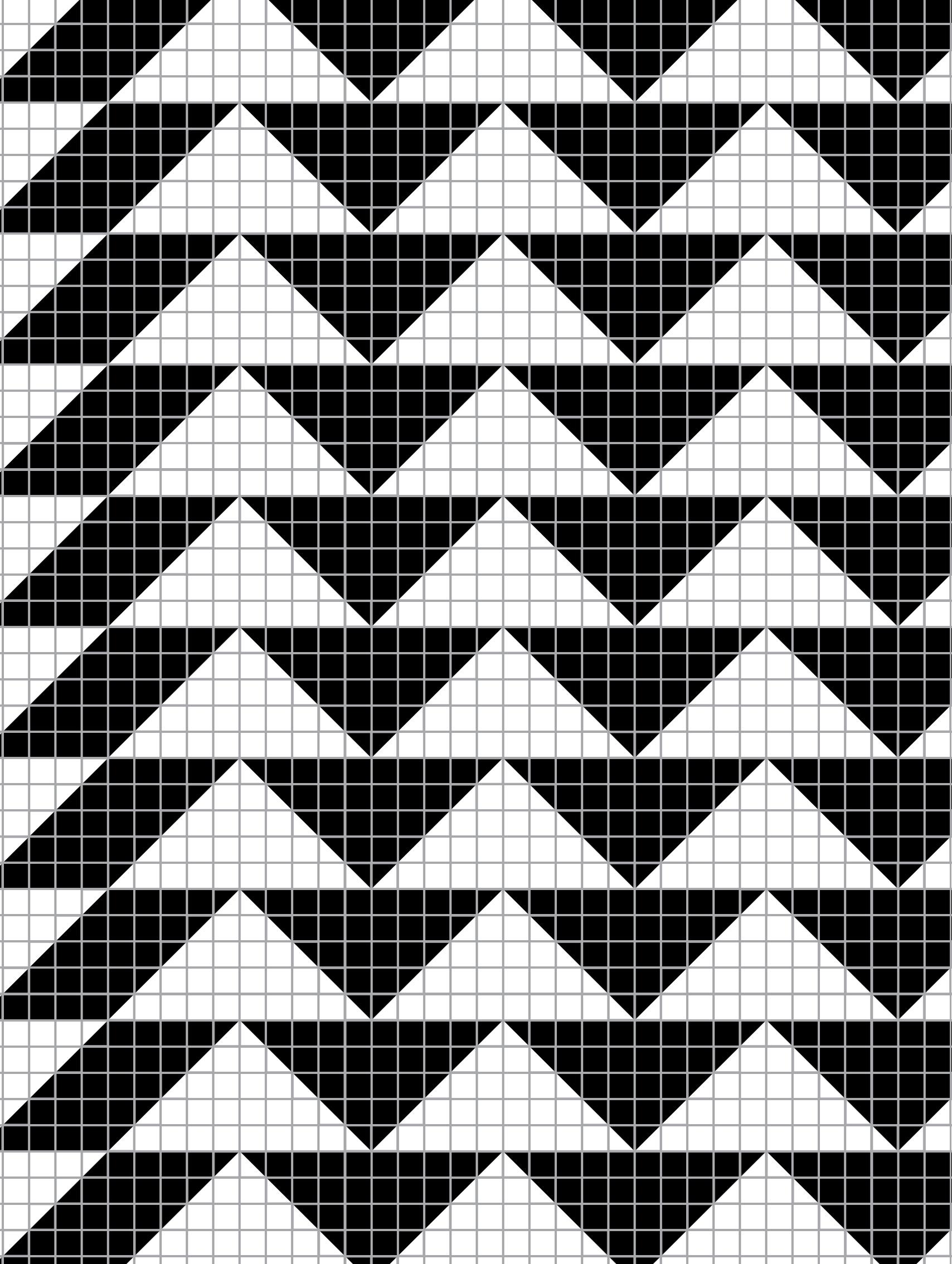


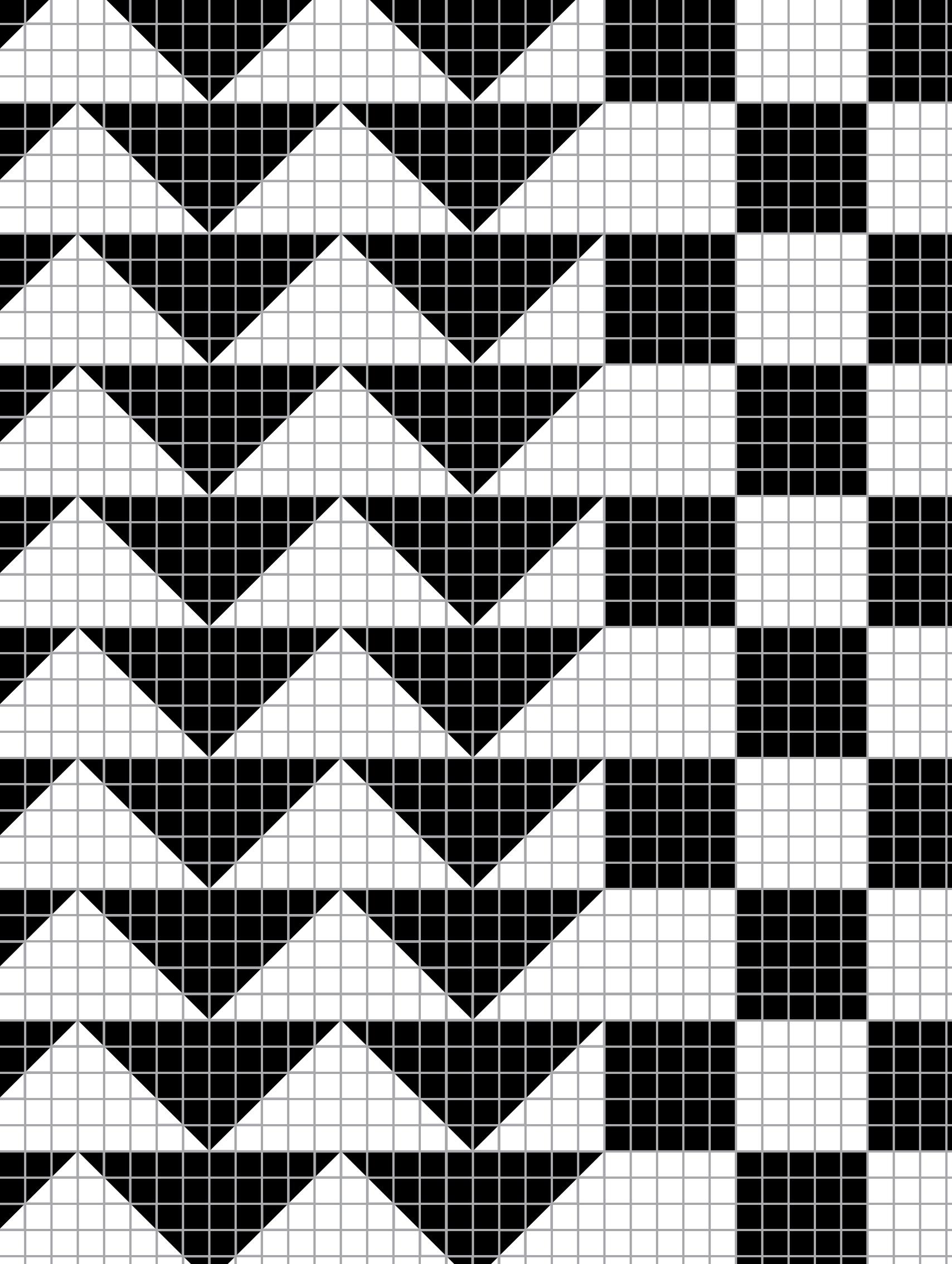










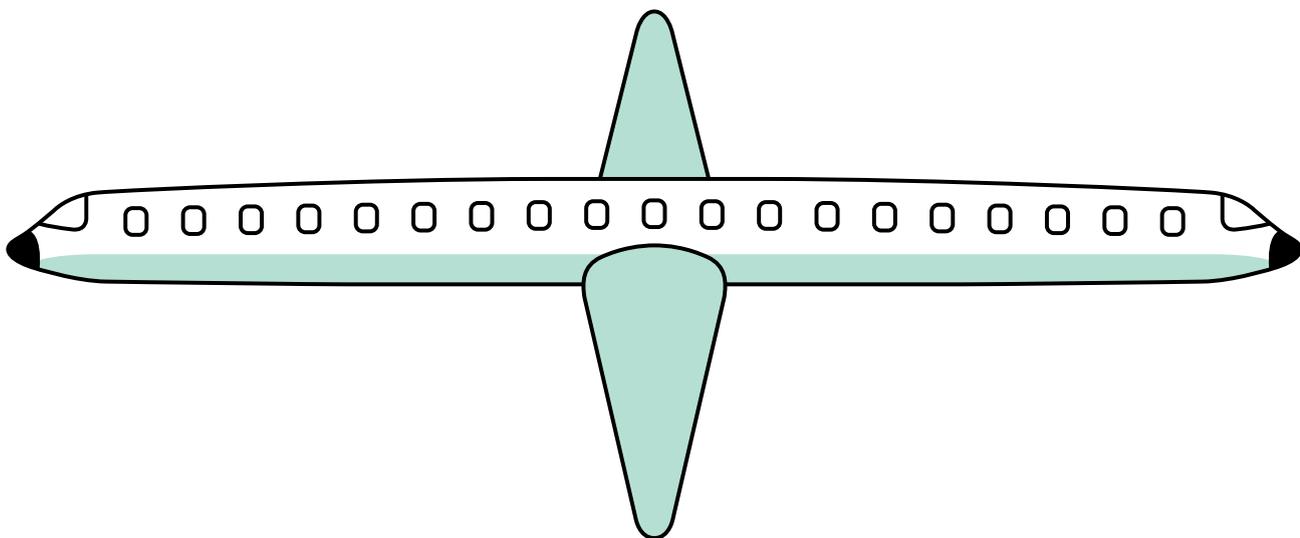


MINHA AGÊNCIA, SUA CASA

Texto de Rosana Eduardo da Silva Leal

Idas e Vindas (da série Catálogo de estampas), desenhos em vetor de Diogo de Moraes

José Carlos começou com viagens pedagógicas. Laerte oferece fretes para shows. Celeste prima pelos piqueniques. Marluce, Maria Cristina e Mariete dividem lucros e prejuízos. Edilma se diverte, sempre. Irma e Rinaldo atendem em domicílio.



Aqueles que fretam os ônibus e planejam as viagens são chamados de *fretantes*. A singularidade desse ofício – que gera formas diferenciadas de se promover e realizar viagens – está na contínua adequação às necessidades, gostos e estilos de vida dos usuários.

Os fretantes servem como mediadores entre os viajantes e as localidades, devido, sobretudo, ao conhecimento que detêm sobre lugares, eventos, empresas e serviços. Por isso, desempenham um importante papel social em seus bairros. Em todas as etapas das viagens é possível identificar o controle pessoal de quem está à frente da empreitada, pois são os fretantes que decidem as modalidades de viagem, os destinos ofertados, os lugares a serem visitados, os meios de hospedagem utilizados, os preços e formas de pagamento, bem como a orientação e condução dos viajantes antes do trajeto e no seu decorrer.

Organizar viagens é um ofício que pode significar um meio de complementação de renda para uns ou principal fonte financeira para outros. Para muitas mulheres, trabalhar com viagens é uma atividade econômica capaz de garantir a manutenção de suas responsabilidades domésticas, que serve ainda como forma de diversão fora do cotidiano. “É um trabalho misturado com lazer e muita responsabilidade”, diz Dona Celeste.

Grande parte do planejamento das viagens é feita no ambiente doméstico. Em casa, onde os primeiros contatos começam a ser feitos com os participantes, são confeccionadas as programações. A casa é também o lugar onde boa parte das trocas financeiras costuma acontecer. Ela serve ainda como ponto de partida e chegada dos ônibus e como local de apoio aos viajantes na saída e no retorno da viagem.

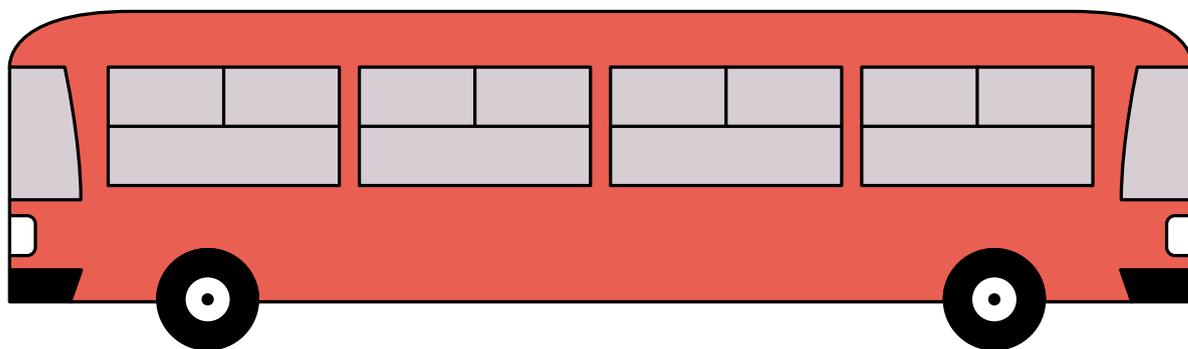
Os fretantes contam com a colaboração dos familiares, que dão suporte ao planejamento, divulgação, trocas financeiras, atendimento telefônico, contabilidade e recebimento de parcelas na residência ou no trabalho dos participantes. Em muitos casos, os filhos começam a participar das viagens desde a infância, e, assim, tornam-se paulatinamente parte do negócio.

Os fretantes têm a seu favor algo cada vez mais difícil no mundo moderno dos negócios: a fidelidade dos participantes. Alguns viajam há mais de dez anos com o mesmo organizador, por nutrirem o sentimento de que se trata de uma grande família. “É um grande encontro, pois todos se conhecem. É um momento de confraternização. É o Turismo de Amigos”, como definiu um viajante em conversa informal.

Fiz assim um jeito de manter minha vida nas viagens

Casado, 47 anos e uma filha, Laerte Batista trabalha organizando viagem há 25 anos. Antes de ingressar no ofício, foi cobrador de ônibus em Recife, mas, depois de ficar desempregado, resolveu trabalhar por conta própria. Começou vendendo joias, depois passou a comercializar roupas e, em seguida, passou a organizar piqueniques.

Laerte conta que veio da Bahia para o Recife passar uma temporada, mas acabou ficando. Ele não reclama da vida de autônomo: além de deixar de se preocupar com o desemprego, tem um retorno financeiro maior que o salário mínimo. Toda semana costuma levar comerciantes e consumidores para centros de compras como Toritama e Caruaru, atuando também no segmento das viagens de compras. Serviços prestados a colégios incluem passeios e



visitas técnicas a centros históricos, científicos, ambientes naturais e parques de diversões.

Na casa de Laerte, toda a família se envolve nas tarefas cotidianas ligadas ao ofício. “Quando eu estou na rua, minha esposa está em casa anotando os telefonemas. Eu tenho uma menina com nove anos que sai anotando todos os recados. Quando eu chego, ela já tem tudo anotadinho”.

Laerte atua também em bairros vizinhos, onde já tem uma clientela fixa, conquistada com um serviço diferenciado em relação aos demais fretantes entrevistados. Quando há shows no Recife ou em cidades interioranas do estado, costuma fazer o *transfer*, para usar a linguagem técnica – ou seja, levar e buscar os participantes. Tal serviço ajuda, sobretudo, as pessoas que não têm veículo próprio, já que nem sempre é possível pegar ônibus de linha para chegar e sair de certos lugares em muitos horários.

Minha agência é a sua casa!

Casados e com dois filhos, o casal Irma e Rinaldo trabalha com viagens há dezenove anos. Irma era vendedora de roupa e Rinaldo trabalhava numa empresa de ônibus, onde fazia a conferência das mercadorias que seguiam para outros estados. Tudo começou quando resolveram fazer um passeio para os amigos, levando-os a uma famosa cachoeira pernambucana. A iniciativa deu tão certo que começaram a atuar profissionalmente e, assim, deixaram para trás os antigos ofícios. Passaram a organizar passeios, viagens de compras e turismo – principal modalidade empreendida.

Desde então, o casal trabalha junto, antes, durante e depois de cada trajeto, mas cada um tem atribuições próprias. Rinaldo cuida da relação com os hotéis e dos veículos, enquanto Irma toma conta da contabilidade. O distintivo da dupla está na venda e recebimento das parcelas na casa dos

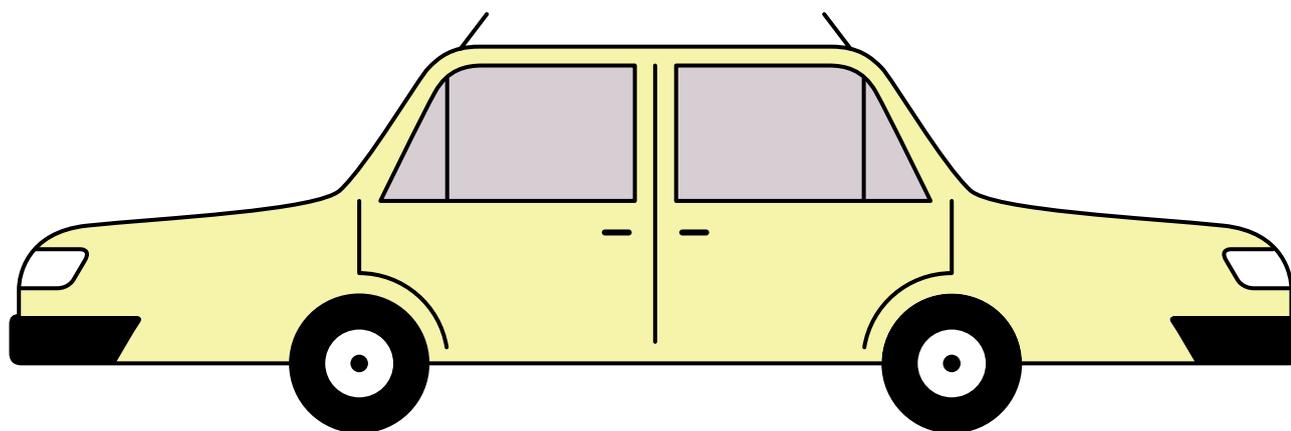
próprios clientes, que são visitados mensalmente. Trata-se de uma tática que não se resume às trocas monetárias, já que também garante maior proximidade com fregueses, antigos e novos.

No primeiro caso, as visitas domiciliares são para receber o pagamento de parcelas e também divulgar futuras programações. No segundo caso, permitem observar a postura e o comportamento dos novatos, ajudando a definir se os futuros clientes podem ou não fazer parte das viagens. As visitas domiciliares também permitem que eles conheçam pessoalmente a forma de trabalho dos fretantes.

Como explica Irma: “Não existe um escritório. Existem nossas pernas e nossa própria vontade para buscar novas pessoas. Nosso escritório é dentro da nossa casa e dentro da sua casa. Porque o que eu tenho dentro da minha casa eu levo pra você”. Nesse sentido, trata-se de uma empresa simbólica e móvel, que se concretiza no momento em que a visita é feita. Conforme salienta Irma: “A minha agência é a sua casa. Apenas utilizo uma agenda de contatos e bato de porta em porta, na casa das pessoas. Não existe agência própria, fixada, e sim a residência de cada cliente meu”.

Irma considera a estratégia importante para o negócio: “Quando a pessoa vai para a agência, ela se comporta de uma forma particular, se resguardando. Não dizem que, na casa da gente, a gente pode ficar sem camisa e chamar quantos nomes quiser? Então, eu vou saber se aquela pessoa tem aquele nível que a gente está procurando. Porque não é só o cliente ter dinheiro pra viajar. É saber quem eu vou levar para a minha viagem”.

Além das viagens rodoviárias, o casal promove excursões de maior duração com a utilização de transporte aéreo,



que possibilita oferecer percursos não só para o Nordeste, mas também para as regiões Sudeste e Sul do país.

O turismo de amigos

Casado, 54 anos, pai de três filhos e professor de geografia, Seu José Carlos chama suas viagens de “Turismo de Amigos”. Segundo ele, “as empresas na verdade têm aquele interesse econômico. E, como eu faço e outras pessoas fazem, não é só o econômico. É a questão do lazer, da família, de pessoas que são menos favoráveis no sentido econômico”.

Deficiente físico, nunca se intimidou em levar seus alunos para conhecer na prática aspectos do solo, vegetação, agricultura, pecuária, clima e relevo nas cidades do interior pernambucano. E, a partir das excursões pedagógicas, começou a organizar viagens para amigos, vizinhos e colegas de trabalho.

Foi o caso de Elomar, 61 anos, que viaja há 22 anos com Seu José Carlos. Ela trabalhava com o fretante e conta que, quando soube da primeira excursão que ele organizava para Paulo Afonso – local que tinha muita vontade de conhecer –, logo tratou de perguntar se haveria possibilidade de participar. Isso aconteceu em 1989, quando Seu José Carlos abriu suas viagens pedagógicas para o público de fora da escola. Segundo ela: “É uma coisa impressionante, que eu nunca me canso de ver. Já fomos para Paulo Afonso umas quatro vezes. De lá pra cá, Fortaleza, Juazeiro do Norte e, vem descendo, Natal, João Pessoa, Aracaju, Maceió, Salvador, já fomos a Petrolina, fomos ver também a usina de Salgadinho”.

Perguntado sobre como costuma arquivar as informações dos passageiros, Seu José Carlos explica: “Deveria já estar guardando num computador. Eu não tenho computador. Mas eu guardo numa pasta. [...] Você foi uma primeira

vez e, se foi uma segunda, não precisa mais me dar seus dados pessoais. Eu guardo numa pasta que é o que eu chamo de pasta de viagem”.

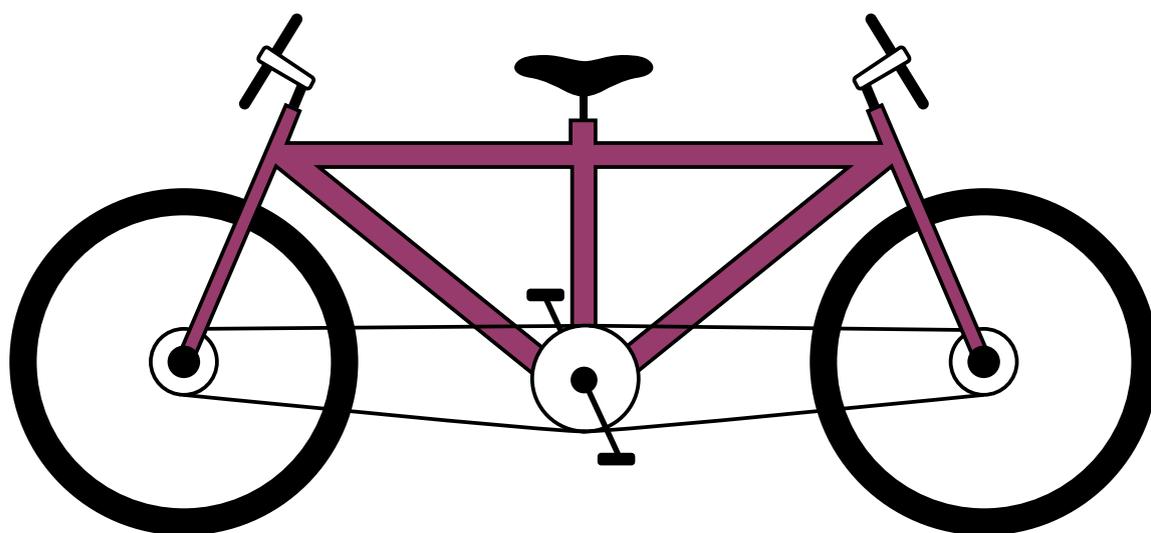
Desde que ficou desempregado, Seu José Carlos tem nas viagens um importante suporte para as finanças familiares, complementadas também com a ajuda dos filhos mais velhos. Atualmente o fretante faz em média um trajeto por mês envolvendo passeios, turismo e viagens de compras.

Eu fui aprendendo por conta própria

Dona Celeste, 55 anos, começou a promover viagens depois de comentar em casa, em tom de brincadeira, que pretendia organizar um piquenique para a cidade de Natal. No dia seguinte, a sua filha contou para as amigas do bairro e a notícia logo se espalhou pela vizinhança, motivando pedidos para que o passeio fosse feito. A sua primeira viagem foi para Ponta Negra, no Rio Grande do Norte, para onde conseguiu levar dois ônibus lotados.

Dona Celeste largou seu antigo ofício – de lavadeira de roupa – para se dedicar ao ramo das viagens, que se tornou sua principal fonte de renda. “Meu ganha-pão é essa viagem que eu faço”, ela diz.

Moradora de uma comunidade de pescadores da Zona Sul recifense, ela é hoje conhecida pelos passeios, piqueniques, romarias e excursões turísticas que organiza durante todo o ano. A sua rede de viajantes é formada não só por moradores da comunidade, mas também por pessoas de outros bairros e municípios do estado. Como ela mesma lembra: “Ninguém me ensinou. Eu fui aprendendo por conta própria. Fui assim cega. Fui levando, porque eu sei ler, pouco mas sei. Fui vendo as coisas, fui aprendendo, aprendendo...” Hoje ela tem 25 anos de experiência.



A principal ferramenta de trabalho de Dona Celeste é um caderno em que anota todas as informações que envolvem o planejamento da viagem, tais como a organização dos assentos, a divisão dos quartos de hotel e os valores pagos.

As passagens são produzidas pela própria organizadora e distribuídas aos clientes após a confirmação da presença e de parte do pagamento. São confeccionadas com cartolinas coloridas e identificam a viagem, o passageiro e o assento correspondente. Quando é utilizado mais de um ônibus, as cores são modificadas para diferenciar os transportes.

Eu nunca ganhei tanto dinheiro em minha vida

Marluce, 54 anos, casada e mãe de um filho, tinha uma loja de roupas no Centro do Recife e atuou por muitos anos como sacoleira. Para repor as mercadorias, precisava viajar semanalmente para diferentes polos de confecções no Nordeste. Durante os trajetos, gostava de ajudar a responsável pela viagem a cuidar do grupo e a resolver questões burocráticas que surgiam no percurso. Foi assim que uma companheira de viagem percebeu sua aptidão para o ofício e começou a insistir que passasse a trabalhar nesse segmento.

No início, Marluce optou por organizar apenas viagens de compras. Como não tinha muitos clientes, trabalhava em conjunto com a mesma pessoa com quem costumava viajar. A sua atribuição era levar os clientes para as respectivas localidades. Marluce ficava assim com boa parte das responsabilidades, enquanto a sócia vendia a maior parte das passagens – e ficava com a maior parte do dinheiro.

Foi então que decidiu abrir uma agência com a filha de uma amiga. Quando o negócio ia bem, sofreram um assalto na estrada que fez sua nova sócia desistir da empreitada. Naquele momento, Marluce decidiu fechar a empresa e

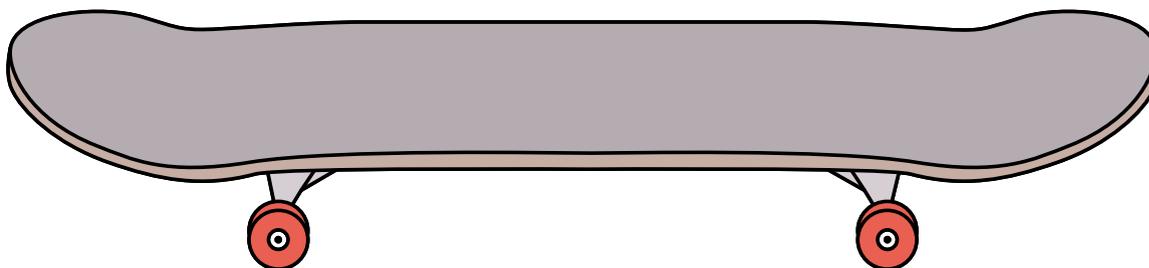
continuar trabalhando sozinha. Pegou uma viagem de turismo com quatro ônibus, 180 passageiros, vinte crianças e oito motoristas. Conta que sofreu muito com as imensas dificuldades para serem recebidos em hotéis e restaurantes, mas que também “nunca viu tanto dinheiro em toda sua vida”. Hoje, Marluce trabalha em parceria com duas sócias, Maria Cristina e Mariete, com quem divide lucros, prejuízos e responsabilidades. Fez o curso de guia de turismo pelo SENAC e passou a ser responsável por conduzir os grupos no estado de Pernambuco.

A gente dá prazer ao passageiro que não conhece nada

Maria Cristina, 65 anos, é separada e mora com uma filha e dois netos. Antes da separação, era dona de casa e nunca havia trabalhado. Entrou no ramo de viagens há 26 anos, segundo conta, por causa de um casamento que naufragou. “Eu pedia muito a Deus que mostrasse, abrisse meus caminhos, me mostrasse uma luz. Aí, quando foi um dia, um senhor, que morava perto da minha casa, me chamou pra fazer uma viagem [para] Fortaleza. [...] E não parei de lá pra cá”.

As viagens tornaram-se sua principal fonte de renda. Até então, só recebia uma pensão do tio falecido correspondente a um salário mínimo. Para ela, a vantagem de trabalhar com viagem é a diversão que dá aos clientes. “A gente dá prazer ao passageiro que não conhece nada. Numa viagem minha, mesmo, uma viúva ia chorando, aperreada... porque se sentia num vazio, triste. Depois dessa viagem, ela viaja direto. Arranjou um casamento... quer dizer, o objetivo da gente é que o passageiro se divirta, se distraia, o objetivo é esse”.

Maria Cristina trabalha em parceria com Marluce e Mariete fazendo viagens tanto para o Nordeste quanto para outras regiões do país. Muito centrada, exigente e respon-



sável, é, segundo as companheiras, o “cérebro” da equipe. Marluce conta: “Uma hora ela é minha mãe, outra hora ela é minha filha, uma hora ela é minha irmã e uma hora ela é minha inimiga. É muito engraçado”.

Maria Cristina costuma viajar com suas companheiras quase semanalmente para acompanhar os grupos em excursões turísticas e viagens de compras. A sua filha é formada em guia de turismo e trabalha com outros fretantes e agências de turismo no Recife. Mas, segundo Marluce, mesmo não tendo curso, Maria Cristina “[...] tem muita vivência, muita inteligência assim pro turismo. Ela não tem o curso de guia, mas pra mim ela é uma professora, mais do que a do SENAC”.

Além de me divertir, vou ganhar meu dinheirinho

Mariete, 60 anos, é professora do ensino fundamental e pós-graduada com formação em Biologia. Viúva, é funcionária pública e recebe pensão do marido falecido. Começou a levar grupos da escola em que trabalha para cidades nordestinas quando recebeu um convite da diretora para ser responsável por uma viagem a Fortaleza.

“Não se preocupe com isso”, disse para a diretora, e cuidou da viagem toda. No ano seguinte, o convite se repetiu. Mariete não pôde ir, mas cuidou de tudo antecipadamente: preparou comida junto com familiares, agenciou a pessoa da faxina, reservou ônibus, etc. “Naquela época nós podíamos viajar à noite e a viagem rendia bem mais. Hoje não se pode mais, por causa dos assaltos”.

Há cerca de oito anos, Mariete trabalha em parceria com Marluce e Maria Cristina, acompanhando grupos somente nos finais de semana e feriados, devido ao trabalho na escola. Conheceu primeiro Marluce, que a convidou para trabalhar em parceria, e depois Maria Cristina. Hoje acredita que é muito melhor trabalhar com as sócias.

Para Mariete, trabalhar com viagem é uma mistura de trabalho e diversão. Ela esclarece: “Sou viúva e é um lazer. Além de me divertir, vou ganhar meu dinheirinho”. Sempre que dá, os filhos, o genro e a nora também viajam com ela para ajudar nos afazeres no decorrer do percurso.

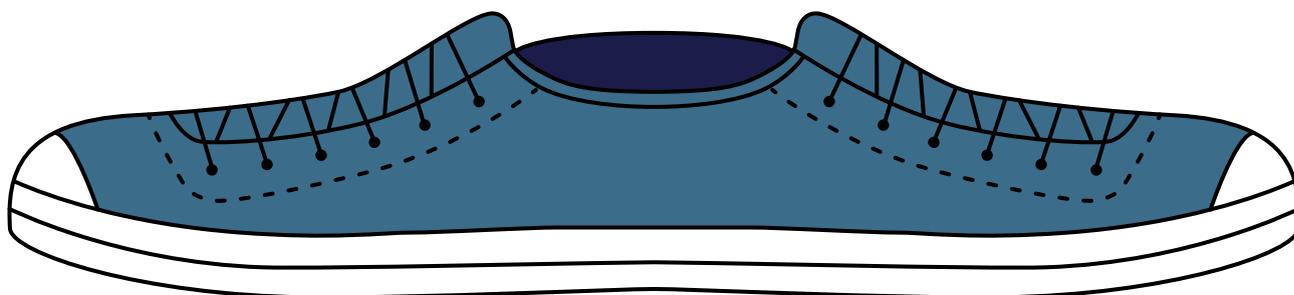
Esquece de casa, esquece aperreio, esquece tudo

Dona Edilma é viúva, tem 62 anos e trabalha com viagens há cerca de 20 anos. É mãe de dois filhos e mora com o mais novo. Tem o 1º grau completo, trabalhou 18 anos no comércio e aposentou-se após pagar o INSS por conta própria. Hoje tem sua aposentadoria, a pensão do marido, a ajuda dos filhos e ainda complementa a renda com as excursões.

Tudo começou quando seu filho, ainda pequenino, começou a dançar quadrilha e precisava arrecadar recursos para fazer as roupas. Foi então que foi chamada pelos integrantes do grupo para organizar um piquenique como forma de gerar verba para a quadrilha. Primeiro, Dona Edilma negou, com receio da responsabilidade que deveria ter, mas acabou aceitando a empreitada em seguida. Ela conta: “Eu fiz a viagem. Aí gostei, ganhei meu trocado e só fiz essa pra quadrilha. Passei a fazer pra mim, até hoje”.

Começou fazendo piqueniques, mas hoje organiza passeios, viagens turísticas e de compras. Deixou de fazer piquenique porque, segundo ela, dá muito trabalho, vai muita gente jovem e é mais difícil de controlar. Já nas demais viagens vão pessoas maduras, calmas, que dão menos trabalho.

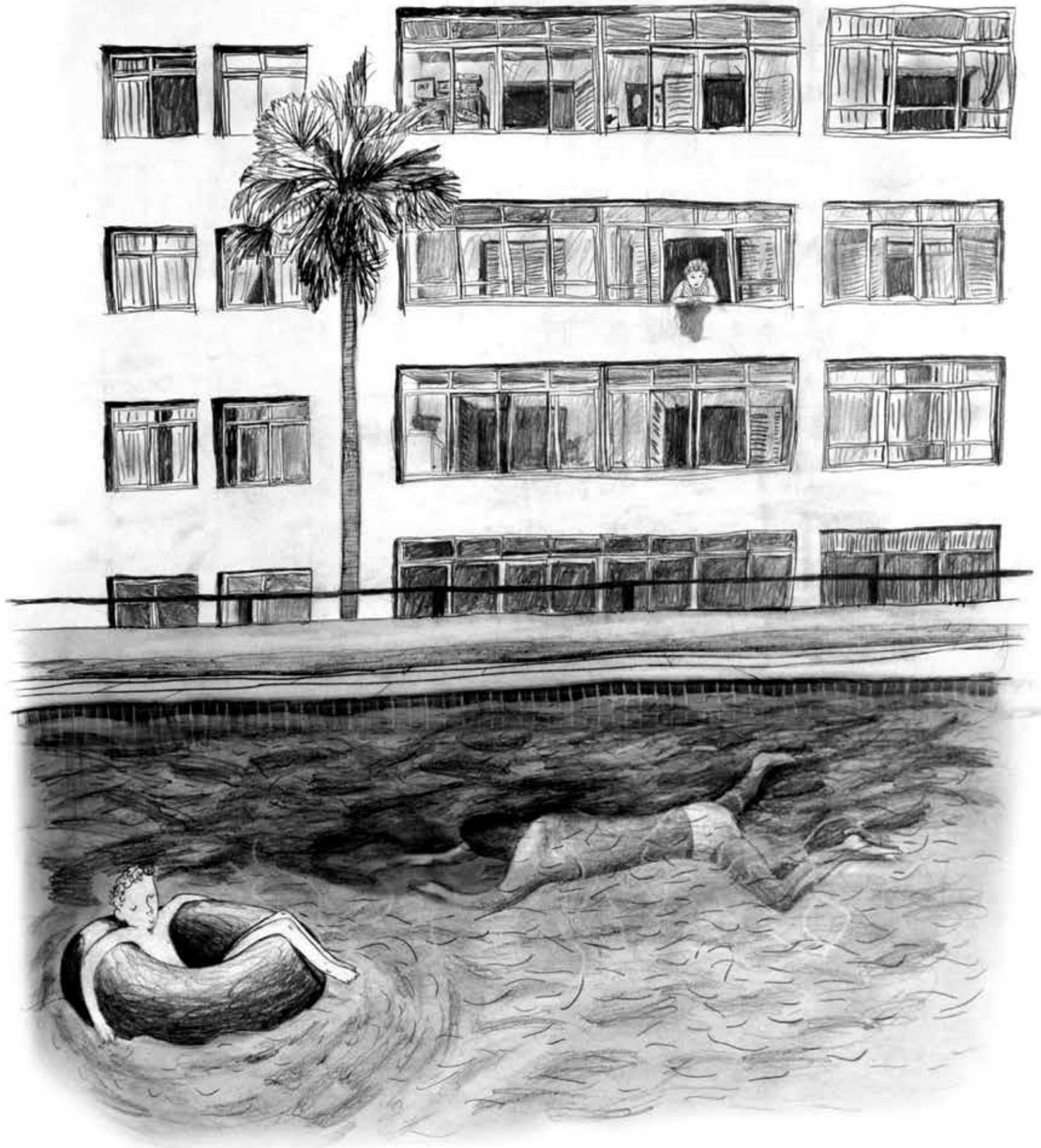
Para Dona Edilma, as viagens também são fonte de lazer e diversão, uma forma de distanciamento do cotidiano de dona de casa. “Vou passear, a gente esquece de casa, esquece aperreio, esquece tudo”. *



PASSEIO AQUÁTICO POR SÃO PAULO

ESTE ENSAIO VISUAL, PASSEIO PROSPECTIVO POR SÃO PAULO, ABORDA AS POSSIBILIDADES DE TRANSFORMAÇÃO DAS CIDADES EM QUE A ÁGUA FAZ PARTE DA VIDA URBANA. OS DESENHOS FORAM EXTRAÍDOS DO "GUIA FANTÁSTICO DE SÃO PAULO", LIVRO EM PROCESSO DE PRODUÇÃO ATRAVÉS DE FINANCIAMENTO COLABORATIVO NA PLATAFORMA CATAARSE. CATARSE.ME/GUIAFANTASTICODESAOPAULO

ÁNGELA LEÓN











DOMINGO NO TIETÊ[^]





À MARGEM DE ITAIPU

Claudia Washington e Lúcio de Araújo



Deriva pelas margens do Lago Artificial de Itaipu, criado com o represamento do Rio Paraná em 1982, com águas espalhadas em terras brasileiras e paraguaias. Através de uma rede de encontros e histórias incontadas, o passeio é remontado neste diário de viagem.



Sobre o lago artificial de Itaipu, percebemos a dimensão noturna do monumento. Após sobrevoarmos quase toda a extensão do Paraná numa noite de lua cheia, chegamos a Foz do Iguaçu no início da madrugada. Já na casa de Juca conversamos a respeito de nossas intenções de deriva e rememoramos o encontro de um ano atrás. Juca vive com Teresa, dois filhos e os pais. À procura de um hotel, conhecemos Luis, um chileno que vive há doze anos no Brasil e quer trabalhar com conscientização ambiental contra o tráfico de animais silvestres e instruir as pessoas que possuem animais na zona urbana – citou como exemplo os cavalos sem ferradura que andam sobre o asfalto quente. De volta à casa de Juca, iniciava-se o filme *Em busca da felicidade*, acompanhado por rodadas de tomate, queijo e salame argentinos. No fim do dia, já no hotel, a porta do guarda-roupa revelou uma antiga anotação: “Estivemos passando a Páscoa de 98 em Foz e hospedamos neste hotel. Passamos vários dias se amando e se divertindo. A Helena é a mulher que mais amo nesta vida. Foz 12-04-98. Norberto”.

Fomos até a Vila C, criada na época da construção da Usina de Itaipu para abrigar os trabalhadores. É um dos bairros mais distantes do centro de Foz do Iguaçu e o mais próximo da hidrelétrica. Observamos a arquitetura padronizada das residências, com a estrutura do telhado abaulada como galpões. Em sua origem, uma mesma construção dividia-se em cruz, o que permitia abrigar até quatro famílias, mas, pouco a pouco, as construções se singularizam pelas ocupações. Entramos num bar, lá estavam Tekão, Juca, Gealmir, Aguirras e sua esposa, todos moradores da vila desde a década de 1970. Passamos cerca de quatro horas ouvindo suas histórias. A infância, o banho em água dourada – “Foz do Iguaçu não era nada” –, a construção de Itaipu, o caminhão pipa, o caminhão “pega-corno”, a valeta de cinco metros de profundidade que isolava a vila, a feitura da colheita de alface e o caminho para casa, as canções, mágicas e pinturas, a receita de sabão que a vila inteira faz e que causa coceira, a colher gigante entalhada em Caqui Chocolate e a intoxicação nas plantações do Paraguai. Na volta, passamos pelas torres de alta tensão que partem da Usina de Acaray, localizada no Paraguai. Vila C, apesar de ter surgido devido a Itaipu, é alimentada por energia paraguaia – segundo seus moradores, a energia mais cara do Brasil. À noite partiríamos para São Miguel do Iguaçu. No ponto, recebemos a notícia de que o ônibus havia quebrado, mais de uma hora de atraso. Depois de dez da noite, chegamos em São Miguel.

Acordamos cedo e Fátima nos levou até Sadi, pescador da região, que, antes disso, foi agricultor e comerciante. Quando chegamos, estava rodeado por três cães e colhia tomates-cereja. Comentou suas feitura com os peixes: Armado, Pacu, Bagre, Traira, Corvina, Peixe-Cachorro, Cará, Piabuçu, Surubi, Pintado, Tucunaré, Lambari, Tilápia, Palometa, Perna-de-Moça, entre outros. Algumas espécies têm reaparecido no lago. Em meio ao riso, jurou sobre a veracidade de suas histórias, apesar de pescador.

À tarde, fomos à aldeia avá-guarani Tekoha Ocoy, localizada no distrito de Santa Rosa do Ocoy. A estrada de acesso é curiosa, de um lado está a reserva indígena, do outro estão campos de soja, paisagem comum na região. Os colonos descendentes de alemães também preservam seus costumes – em Santa Rosa do Ocoy, um dialeto alemão é a língua corrente. No posto de saúde da aldeia fomos recebidos pelo cacique Daniel: segundo ele, a cultura e a língua de um povo são suas maiores riquezas e devem ser honradas. No entanto, hoje dão prioridade para o ensino da língua portuguesa. Para ser cacique, não há candidatura, a decisão é coletiva e, se a pessoa cumprir seu papel, permanece por tempo indeterminado. Com o surgimento do lago, visitar parentes e amigos do outro lado da margem ficou difícil, os encontros agora são esporádicos.

Seguimos até Ipiranga, pela primeira vez estivemos numa praia da Costa Oeste. Na estrada principal conhecemos Clarindo e sua esposa Maria, ambos pescadores. Para ele, a pesca não é um ramo de futuro, mas de sobrevivência. Ele nos explicou a diferença entre os termos: “associação” e “colônia” de pescadores. Numa colônia, receber salário no período da piracema e aposentadoria é direito garantido, numa associação isso não acontece. Maria é analfabeta por escolha do pai, até pouco tempo não reconhecia sequer as cédulas de dinheiro. Foi numa emergência que ela percebeu a necessidade de aprender a juntar as letras e as palavras. Hoje sabe assinar seu nome e é tesoureira da Colônia de Pescadores de São Miguel do Iguaçu. O seu maior prazer é jogar a rede de pesca.

Descemos a avenida principal com destino ao centro de Itaipulândia. No caminho, nos deparamos com uma casa ornamentada com garrafas pet. Batemos palmas até que um homem grande nos atendeu. Maximiliano nos falou de amor, da beleza feminina, de música, da infância e do poder político. Entre suas invenções estão: Brizola morto-vivo, aviões da Tam, Teixerinha, a santa de sutiã e o pescador. Por causa da dengue, restam poucos ornamentos, pois muitos foram retirados por ordem da prefeitura. Ele pegou o seu violão de embalagem tipo bombona cinco litros e cantou algumas canções italianas. Urbano nos apresentou a Casa da Memória – na entrada, ficava o boneco equilibrista, um brinquedo de madeira com sutil movimento. Nos fundos havia uma oficina com plantas medicinais e ornamentais bastante incomuns. Urbano falou sobre restauro, acervo, em como aprender a fazer fazendo. Detalhou cada planta. Ele inventa facas e coleciona moedas.

Enquanto aguardávamos o ônibus para Missal, conversamos com Ella, matriarca da família Münch. A sua história começou na fuga dos alemães da Rússia, deixando para trás os pertences e até os bebês no berço. Escapava quem conseguisse entrar no trem ou enfrentar a neve numa travessia de trenó por rios congelados. Dos navios lotados que partiam da Europa, muitas pessoas ficaram pelo caminho. Como consequência, a família de Ella possui parentes espalhados por várias partes do mundo. Teve até gente que nasceu na China. Ella nasceu

no Brasil, cresceu abrindo clareiras na mata intacta e, por um tempo, viveu no Paraguai. Terminou dizendo “Vocês não acreditam, bem interessante é a vida da gente”.

Em Missal encontramos Ivo, o Preto. Ivo tem um restaurante onde trabalha com mais dois filhos, Ademir e Betão. Ademir lembra bem dos dias anteriores ao alagamento. Ele descreveu uma vila deserta: “era como se ninguém houvesse vivido por ali um dia”. Quando criança, presenciou a água subindo e sepultando tudo. Betão nos levou até Gisela, pesquisadora que falou sobre a presença britânica na extração da madeira que ajudou na reconstrução da Europa no pós-guerra e sobre a diminuição drástica da população nos anos da década de 1980. Terminamos o dia em Santa Helena.

Na prefeitura, conhecemos Cladir. Ela falou da mudança de clima devido ao surgimento do lago e da decepção de seu pai por ter perdido suas terras. Segundo ela, os *royalties* beneficiam pouco a população. Em sua sala, muitos mapas e alfinetes coloridos são usados para demarcar áreas de contaminação e casos de doenças animais.

Encontramos Natan na padaria, que comentou: o nome da cidade é Santa Helena, mas seu padroeiro é Santo Antônio, seu monumento é um Cristo, suas calçadas são em *petit-pavé* como na capital. A cidade importa modelos urbanísticos ingleses ou italianos e sua comida típica é o costelão gaúcho. Uma das diversões da cidade é o trenzinho, que apita para lá e para cá.

Partimos para Diamante D’oeste na intenção de visitar a comunidade guarani Tekoha Añetete. Na busca por informação sobre uma parada de ônibus, conhecemos Cândida, uma senhora cheia de histórias tristes sobre terras, grilagens, mortes e solidão. O seu desejo era vender tudo e ir para outro lugar. O conflito por causa de terras é marcante no Oeste do Paraná.

Na parada de ônibus, encontramos José. Atualmente agricultor, ele conta ter trabalhado como barrageiro em Itaipu. Mora em Vila Bonita, veio para o sul “caçar miora”. A sua recordação de Itaipu foi através de movimentos corporais, os necessários para que os barrageiros não se acidentassem no momento em que os caminhões despejavam concreto na construção. “Morreu muita gente naquele lugar”, afirmou José. A sua feição transpareceu a recordação e complementou: “Ser barrageiro é muito perigoso”.

Leomar nos levou à aldeia Tekoha Añetete a doze quilômetros da cidade. Ao chegarmos à aldeia, entramos na escola Kuaa mbo’e (Saber ensinar). Lá havia uma roda com vários caciques e membros de instituições como Itaipu, Funasa e prefeitura. Como é de costume nas aldeias, conversamos com o cacique a fim de obter a permissão para acompanhar a reunião, o que não foi possível. O cacique nos disse que se tratava de uma reunião fechada e nos explicou que existem grupos contrários à organização dos Guarani que, por isso, precisam se precaver.

Em Santa Helena, minutos depois de passarmos pelo procedimento padrão da Polícia e da Receita Fe-

deral, estávamos na balsa “Oro y Plata” a caminho de Puerto Indio. A bordo, caminhoneiros em busca de milho e soja. Durante a travessia, vimos um bosque de árvores mortas, fruto da inundação.

Em Puerto Indio, fomos recebidos por Steban, Carlos, Francisco e Gustavo. Depois de uns tantos tere-rês, Francisco, administrador do porto, nos convidou para almoçar com amigos campestres – Sara, Pedro e Victor. Conhecemos um típico “almuerzo paraguayo”: mandioca cozida sem sal, ensopado de poroto e carne, manga e melancia de sobremesa.

Sara é estudante de engenharia ambiental e gosta de cartografia, que utiliza para visualizar e denunciar problemas ambientais, como a diminuição de nascentes d’água, áreas florestais e o crescimento da monocultura no Paraguai. Pedro luta por se manter no campo. Defende que terra não é mercadoria, é contra o uso de agrotóxicos e a monocultura, se vê ilhado pela vastidão de soja transgênica ao redor. Victor havia estudado plantas medicinais, o que ajuda em muito a comunidade, pois não há atendimento médico fácil na região. Gustavo nos levou de volta ao porto onde esperamos por uma carona até General Días – lá teríamos onde dormir.

João é um caminhoneiro que atravessa frequentemente a fronteira em busca de grãos e nos levou até nosso destino. Nas duas margens da estrada, há uma imensidão de soja, vez ou outra avistamos algum cilo, uma entediante paisagem. Descemos em frente à lanchonete do Lourival, nos fundos havia quartos para hospedagem. Com a voz mansa e em português, Lourival nos encaminhou ao último quarto vago. Ele nos convidou para entrar em sua casa de chão encerado, cortinas nas portas, bordados e crochês na lavanderia. Para quem vive sob a poeira vermelha levantada pelos caminhões que passam diariamente, é uma casa bastante limpa. Fomos até o mercadinho de seu irmão Américo, sua esposa era uma das pioneiras do lugar. Ambos comentaram sobre as dificuldades de viver no local, o analfabetismo, o passado: “General Días era tudo mato”.

Em Mbacarayu, conhecemos o fazendeiro Mário e seus filhos Ademir e Walmor. Mário é um “grande proprietário” de terras da região, açougueiro e também dono do mercado. Contou sobre sua vinda do interior do Paraná para aquelas terras, da perda dos primeiros 70 hectares que comprou com sua família porque caiu num golpe da colonizadora. Aguardamos até o início da tarde para visitar a Casa de Cultura; lá conhecemos Nidia, uma das poucas paraguaias do lugar que nos mostrou alguns livros de estatística e de poesias em guarani, coisa rara em meio a tantos livros em português.

Walmor e Mário nos deram uma carona até San Alberto. No caminho, perguntamos sobre o uso de agrotóxicos nas plantações. Eles não são contra, pois os técnicos das empresas químicas ensinam como utilizá-los corretamente. Para eles, a contaminação da água pelo veneno é tudo bobagem dita por gente que não entende das coisas – “o que polui a água é o esgoto que vem de São Paulo”.

Em busca de um mapa da região, entramos numa escola. Lá conhecemos Amancio, que nos falou da influência do Lago de Itaipu e de sua pesquisa sobre questões culturais e ambientais na região de San Alberto. Em sua casa, tivemos um bom exemplo da mistura das culturas: a esposa Gracinda é brasileira; a filha Beatriz, paraguaia. Embora falem muito bem os três idiomas, Amancio e Gracinda conversam entre si em guarani; Beatriz prefere falar com o pai em castelhano; já, entre elas, a comunicação é em português.

Em Minga Porã ou Lindo Mutirão, município cuja história é a da resistência de um povo frente à radical mudança cultural que se estabeleceu desde a Revolução Verde, vive Anunciación, atual coordenadora das mulheres da Asagrpa, uma associação de agricultores camponeses que luta por uma vida sustentável. Ela nos recebeu em sua casa e explicou como se organizam e participam das decisões. A sua família é uma das pioneiras em Minga Porã, chegaram a ser presos na ditadura por protestarem em prol da emancipação político-administrativa da cidade.

À tarde, fomos de táxi comunitário até Salto del Guairá, com quatro passageiros no banco de trás, três na frente e um no porta-malas. Na rua do porto acontecia uma alegre festa paraguaia ao som de uma banda tradicional – todo mundo dançou. De manhã, partimos em direção a Guaira. Durante a travessia, passamos sobre as Sete Quedas. Já em solo brasileiro, fomos até a Casa do Artesão, onde conhecemos Margarida – segundo ela, os habitantes de Guaira sentem a perda das quedas do Rio Paraná, provocada pela formação do Lago de Itaipu.

No dia seguinte, encontramos Ana, que trouxe uma sacola cheia de personagens lendários de Guaira, pequenos bonecos feitos com palha de milho. À medida que os colocava sobre a mesa, contava histórias dos trânsitos dos povos e das cidades.

Guaira, por sua localização estratégica, sempre foi lugar de passagem. Encontra-se aproximadamente na metade do Caminho Peabiru. Já a histórica Vila Rica, construída pelos jesuítas, foi várias vezes destruída por bandeirantes ou opositores. Cidade nômade, passou por sete lugares diferentes até se fixar no Paraguai. Alguns de seus personagens são: Aleixo Garcia, o primeiro homem branco a passar por Guaira, devorado na região de Assunção tempos depois, e o “fofoqueiro” guarani – um informante –, importante membro da aldeia que deixava pequenos objetos pelos caminhos, objetos que funcionavam como símbolos compreendidos por seu povo.

Das submersas Sete Quedas, mencionou o som que elas proporcionavam: para os Guarani, tratava-se da voz de Tupã. Com o surgimento do Lago, seu deus se foi. À tarde, visitamos o “escritório” de Frei Pacífico, artista e ambientalista da região que reflorestou uma ilha durante quatorze anos. Suely, sua esposa, nos serviu suco do abacaxi cultivado em sua horta. Pouco depois, fomos até dona Lucila, uma paraguaia conhecida por suas histórias e por ofertar um lanche à comunidade após as três horas da tarde – pão caseiro recém-tirado do forno, chipas e cozido paraguaio.

Chegamos a Marechal Cândido Rondon no início da tarde. No caminho até a casa de Marly, caiu uma pancada de chuva. Em busca de abrigo, entramos num armazém de queijos produzidos na região. Lá conhecemos os Vinciguera, nome de origem italiana surgido durante a viagem de navio ao Brasil. Escapar da guerra foi o modo de vencê-la. Armínio e Ivani falaram sobre os ciclos de exploração da região: laranja Pepu, madeira, hortelã, erva-mate e soja. Comentaram também sobre o lendário Allica, senhor temido na região – na época do “mensu”, ele jogava seus cobradores Rio Paraná abaixo.

Marly mora numa casa de madeira que foi transportada de Porto Mendes antes do alagamento. Naquele tempo, era comum o uso de caminhões adaptados para levar casas inteiras de um lugar a outro. Depois de criar suas duas filhas e após a morte do marido, Marly decidiu fazer faculdade. Há dois anos, formou-se em Letras. Hoje leciona em escolas públicas e dá aulas particulares de alemão em sua casa. Falou da vida comunitária da colônia à margem do Rio Paraná e do isolamento na cidade. Segundo Marly, para os colonos que trabalhavam na lavoura, a mudança foi radical e desestruturou famílias inteiras. Descendente de alemães e Guarani, Marly nos mostrou muitas fotos de família e objetos antigos – seu desejo é transformar o lugar num museu da família.

No final da tarde chegamos a Porto Mendes. Como em outros lugares, persiste o esvaziamento populacional causado pelo alagamento resultante de Itaipu e pela mecanização e uso de venenos na agricultura. Ao visitarmos o museu local, deparamo-nos com bichos empalhados e objetos antigos, dentre os quais uma carroça com grandes rodas no estilo inglês – tratava-se de uma doação da família Allica.

Partimos para Puerto Adela numa barca com cinco pessoas – em outros tempos estaria lotada. Na chegada, percebemos algumas casas fechadas. Andamos cerca de quinhentos metros pelo único caminho e nos deparamos com o Destacamento da Marinha; lá buscamos informações sobre o vilarejo. Carlos nos atendeu e logo chamou seu superior, o suboficial principal Alfonso, “Jefe del Destacamento Naval de Puerto Adela”. Nenhum dos oficiais era morador da região.

Serviram-nos um “almuerzo paraguaio” – arroz al-tuko e marinera de pollo – preparado pelo chef Carlos. Um garoto chegou dirigindo uma moto, perguntamos sobre a escola da região, respondeu que há tempos ela fechara por falta de alunos. Na volta a Porto Mendes, Júlio nos levou até Iguiporã. Não demorou muito até tomarmos um ônibus para Pato Bragado.

Encontramos com Walter, pioneiro de Pato Bragado, para tomar um chimarrão. Contou que largou o comércio para abrir estradas, a fim de que os primeiros colonos se instalassem. Para Walter, o que falta hoje em dia é criatividade, as pessoas se contentam com empregos. A cidade precisa andar com suas próprias pernas, sem a dependência do dinheiro repassado por Itaipu.

Esperando o ônibus para Porto Britânia – porto remanescente da ocupação inglesa –, encontramos Dete e sua filha Lia, que também iriam atravessar a fronteira.

A barca estava lotada porque, no sábado, muitas pessoas vêm fazer compras no Brasil. Na chegada a Puerto Marangatu, Lia nos apresentou Luiz, que nos levou até a venda de seu pai, Demétrio. Demétrio trabalhou muito tempo carregando gente de um lado a outro da fronteira. Numa dessas travessias, seu barco afundou com quatorze pessoas, dentre as quais quatro não sobreviveram. Na juventude, trabalhou com tipografia e, com isso, aprendeu muito da escrita guarani. Almoçamos e ganhamos sementes de poroto.

Logo depois, Luiz nos deixou na casa de Dete, fomos tomar um tererê. Encontramos sete mulheres à sombra das árvores – Valdete, Lia, Néia, Adriana, Kayla, Djennifer e Kyria. Chico também estava por lá. Valdete tem uma casa de bailes chamada Mania Open Show, onde também serve refeições para funcionários do silo ao lado. Já partiu dali três vezes, mas sempre retornou. Dete contou que seu marido foi indenizado por Itaipu pela inundação de suas terras. O pouco que restou estava logo ali do outro lado da estrada. Depois de ter recebido a “bolada”, ele deu no pé e a deixou com cinco filhos para criar.

Entre outras conversas, ficou claro que Marangatu é um lugar muito violento. Nos últimos meses, sete pessoas próximas de nossos recém-conhecidos foram mortas. Alguns chegaram a contar setenta mortes. Saímos de lá no meio da tarde. Pretendíamos chegar a Nueva Esperanza ainda naquele dia, mas, por ser domingo, seria difícil conseguir carona. Marangatu vive no isolamento, atualmente não há ônibus na região.

Na lanchonete do Baiano, esperamos por duas horas. Quando nossas esperanças já acabavam, Luiz apareceu para abastecer seu carro bem em frente de onde estávamos e atendeu prontamente a nosso pedido. Por uma estrada de terra esburacada, passamos por fazendas de cinquenta mil hectares pertencentes a um único dono e por reservas indígenas arrendadas para o plantio de soja.

De Nueva Esperanza partimos para Hernandarias, conhecemos Miriam e sua família. Hernandarias é a cidade paraguaia onde Itaipu está instalada. Diferentemente do que ocorre no Brasil, a visita às instalações da usina é gratuita, o que nos incentivou a fazer o passeio pela hidrelétrica. Durante o passeio, assistimos a um vídeo institucional, na versão paraguaia, com o título “Itaipu Monumental”. Vários superlativos e recordes enfatizando a grandiosidade do projeto, o avanço tecnológico, melhoria no nível de vida, cuidado com a biodiversidade, prodígios da engenharia e geração de energia. Ao final do vídeo, entramos num ônibus que fez o percurso pela usina. Paramos na margem direita e de lá avistamos Ciudad del Este e Foz do Iguaçu lado a lado; entre elas, o que restou do Rio Paraná. Mesmo com algumas comportas do vertedouro abertas, o nível do Lago estava alto devido às intensas chuvas em São Paulo. Aliás, há quem diga que o aumento das chuvas em São Paulo é causado pela evaporação do Lago de Itaipu. Algum tempo para fotografar e partimos novamente, atravessamos o túnel que liga as duas margens e chegamos ao lado brasileiro da usina. O retorno foi

por cima da barragem, quando então pudemos observar o gigantismo do Lago.

Na saída de Itaipu, fomos até as barracas de lona na beira da estrada. Soubemos que, por questões políticas, cerca de duzentas pessoas foram dispensadas da função que exerciam em Itaipu, principalmente trabalhadores de serviços de limpeza e segurança. O acampamento já completara um ano e, até aquele momento, nada havia sido negociado. Edgar foi demitido com vinte e oito anos de trabalho prestado.

À noite, Miriam nos contou sua história, imersa na promessa de progresso. Primeiro na Colônia Presidente Stroessner, onde foi morar com apenas nove anos, quando seu pai entrou no ramo de hotelaria. Depois em Hernandarias, no período anterior ao início da construção de Itaipu, momento no qual a construção de hotéis foi incentivada, uma vez que por ali haveria uma concentração de trabalhadores. Não foi bem assim. Pouco depois da finalização da primeira etapa de seu hotel, o presidente Stroessner ordenou que a base para os trabalhadores fosse transferida para a cidade que levava seu nome. Durante horas conversamos na penumbra, parte da iluminação não funcionava por conta da queda de energia, frequente na região. Além do problema de energia, poucas pessoas têm acesso à água potável e não há serviço de esgoto apropriado.

Pela manhã, a luz não havia voltado ainda. Partimos para Asunción, uma das primeiras cidades da América Latina. Em Asunción, ficamos na hospedagem de Angélica, uma casa centenária e bem cuidada. A presença de imigrantes brasileiros, chineses e coreanos é grande na cidade. Nas ruas, o guarani predomina e as “jujeras”, mulheres que vendem ervas preparadas para tererê, estão por todo lugar.

Partimos de Asunción em direção à antiga e nômade Villarrica, uma das primeiras vilas da América espanhola. No fim de janeiro, a cidade se prepara para o Carnaval; na praça, encontramos um grupo pintando tambores para o desfile, preparativos para que “las comparsas” tomem as ruas. Passamos pelo mercado popular e observamos a movimentação dos feirantes já no término de mais um dia de trabalho. Queríamos atravessar a fronteira ainda durante o dia. Fizemos mais uma caminhada pela cidade e descansamos numa praça de grandes árvores e muitos pássaros.

O percurso de Villarrica até Ciudad del Este foi um tanto sofrido. Num daqueles dias de sol nos quais é possível fritar ovos no asfalto, viajamos num ônibus lotado que, a cada minuto, parava para embarcar e desembarcar mais pessoas. Atravessamos a fronteira papeando com um taxista. Ele disse que um dos grandes problemas é a falta de conhecimento sobre a cultura indígena, o que gera conflitos. Em geral, as pessoas da cidade não consideram o fato de que, há menos de duas gerações, os índios, que hoje são pedintes nos terminais rodoviários e semáforos, eram coletores nas vastas matas paraguaias. Elas não avaliam ainda que a tradição e os costumes são difíceis de serem mudados em tão pouco tempo. *

NOTÍCIAS DE AMÉRICA

Paulo Nazareth

Em outubro de 2010, Paulo Nazareth deixou sua casa no bairro Palmital, em Santa Luzia, Minas Gerais, rumo aos Estados Unidos. O que parece mais uma história de busca pela superação é só o início de uma perambulação que durou cerca de um ano, atravessando a América Latina de carona, de ônibus, a pé, a cavalo, de bicicleta e de barco.

O artista fora convidado para uma exposição em Miami e fez da viagem parte do trabalho. Queria atravessar a fronteira do México para os Estados Unidos com uma Kombi cheia de bananas, mas não conseguiu autorização da imigração americana. Passou toda a viagem sem lavar os pés, o que não foi fácil – vivia correndo da chuva. Um amigo lhe ofereceu botas de plástico que o ajudaram a alcançar seu objetivo: lavar os pés sujos de centenas de dias de caminhada pela América Latina no Rio Hudson, em Nova Iorque.

Viaja muito, participou das bienais de Veneza e Lyon, mas não conhece a Europa: “o centro do mundo é onde nós estamos”, costuma dizer aos que demandam sua presença em eventos internacionais. Neste trabalho produzido para PISEAGRAMA, o artista traz uma perspectiva etnográfica e experimental para o deslocamento espacial, colocando-se como uma espécie de turista ralentado, um ativador de situações e pensador da história e da política.

-----_ encontro jorge em meu cruzar de fronteiras arizona-california / zonora- baixa california, ir e vir passa a ser um habito quase diário de minha pessoa por essa zona bastante vigiada___ chegando de tijuana quis descanzar em são luiz do rio colorado:::as aguas represadas ao norte, dentro dos estados unidos da américa, deixaram o deserto se avançar ao sul da fronteira ----- o que antes fora rio, agora me surgiu como uma estrada de areia---- esse eh o lugar que escolho a passar parte do tempo de deslocamento. --- durante o dia o sol castiga minha pele firmando-me, com insistência, a coloracion moura de minha face. ---- de minha memoria foge o nome da pequena hospedaria onde deixara minha bagagem , onde conheciam-me por DA SILVA, e pra donde volto outras vezes com cabeças de tiburones conseguidas no golfo de santa clara-----o cheiro de peixe contido em meu embornal preenche todo o prédio, ahi permanecendo depois de minha saída, ao mesmo tempo que segue comigo em viagem mais ao sul, sentido a são felipe, para onde caminho a esperar que uma baleia venha morrer ao meu lado. sobre aquele cavalo forte y pardo, jorge me oferece um ride / raidê, raitê, rai, /, jalon /rralon/ [puxão , carona], me vejo metido numa cena das velhas películas do velho oeste [for wester]. __devo ter o corpo já disposto a subir na garupa de um cavalo de porte alto _um velho cobertor mexicano faz as vezes de sela_ a pele do cavaleiro queimada pelo sol nos aproxima como irmãos. o avançar do cavalo eh dado pela patrulha de fronteira, rezo ao santo guerreiro para que balas e nenhum outro metal atravesse meu corpo, os tiros quiza para o alto parecem passar ao meu lado_ o animal embalado pelo barulho avança sobre o mexico deixando para traz o mexico perdido para os gringos.___ jorge deixando-me à porta de são luiz, senguiria para o negócio::: aconselha-me o sonho diante do quartel dos militares, devo comunicar meu sono aos soldados y seus superiores para que zelem por mim y me protejam de possíveis malfeitores noturnos. __ para a economia de pesos mexicanos prefiro um prédio abandonado no centro da cidade de são luiz do rio colorado. --- aceito o convite de seguir com o santo ao golfo de santa clara, onde espero a baleia chegar a morrer ao meu lado----- _decido cavar o fundo do rio na esperanza de ver a agua brotar no deserto que ahi se fez. pandilleros me avistam ao longe [eh recíproco o meu ver] se esgueiram pela paisagem a confundir meu olhar, se perdem entre a areia y os arbustos secos castigados com o tempo:: o mesmo castigo recebe a gente que ahi nasce y que ahi morre. _ [san juditas] a câmera no automático a registrar a cena eh surpreendida pelas mãos rápidas de um muchacho cor de cobre que corre pela areia quente portando nas mãos a máquina aquática azul cor de céu adquirida na cidade do panamá,___ maquina esta que segue acompanhada pela imagem de malverde, o santo protetor dos narcotraficantes, ladroes y prostitutas.___ mientras eu salto da cova recém feita por minhas mãos, o mozo vai desaparecer de meus olhos na hora que seu líder y outro comparsa interrompem o meu correr com um machete [facão] empunhado horizontalmente a altura de meu pescoço.===== negocio, eu, a memória fotográfica com a pandilla, sem saber que outros comparsas levariam consigo meu passaporte brasileiro juntamente com o visto estadunidense --- o sorriso toma conta de meu rosto e não posso registrar o ocorrido sem levantar a suspeita sobre o amourado sulamericano, que sou, que cruza a todo o momento a linha entre as américas::: tanto patrulhas estadunidenses quanto mexicanas extranham minha pessoa a caminhar no deserto de altar----- piray eh como o pai de minha mãe nomeia o chicote de couro de boi usado para mover cavalos y educar os filhos =====



imagens de JESUS MALVERDE, santo dos narcotraficantes, ladroes, prostitutas y migrantes cladestinos [autor nao identificado]-----

----- _a alvorada ainda se deixa longe de seu anuncio y minha mãe se desperta para o trabalho diário, - _a mãe desce o caminho sentido centro== a varrer as ruas da cidade que já não leva o nome de santo antônio das figueiras_ o antigo governador do estado de minas gerais concede aos moradores o título de cidade a esse povoado que concentra agora mais gente que as adjacências_ em cambio deixa a posteridade o gentílico derivado do nome do GOVERNADOR. _aprendo a andar com o andar de minha mãe - a escola do estado está lah embaixo onde devo chegar com o mover de minhas próprias pernas. ===== vez ou outra tento um adianto levantando o braço direito na horizontal com a mão fechada y o polegar da mesma apontado ao céu. ___ a mão destra solicita carona ---ride / *raidê, raitê, rai, /*, jalon /*rralon/* [puxão , adianto]--- a qualquer veiculo móvel/automóvel mais rápido que as pernas humanas. ___as carroças puxadas por cavalos, burros velhos y outros equinos cruzam as ruas levando mercadorias, mudanças, gente y seus pertences por todos os lados::das bordas ao centro, do centro as bordas y circundando as bordas-centro. ___homens velhos y jovens se tornam velhos com o peso do trabalho que fazem com os equinos [que os fazem equinos]... _quase nunca estendo a mão a solicitar carona estando eu na autopista que nos separa do centro nobre da cidade::: por meu irmão levanto o polegar direito esperando que o cavalo se detenha sobre o asfalto que agride suas patas em choque com o metal de sua ferradura—o animal quadrúpede me parece optar em se opor ao solo firme pavimentado a aumentar os golpes de chibata dados em suas costas pelo senhor que grita sobre a carroça presa ao lombo deste mesmo animal quadrúpede. _a chibata [piray] ameaça minha mão de menino estendida ao ar na esperanza de encurtar a viagem minha y de meu irmão entre a casa y a escola.—o irmão cansado do caminhar cotidiano abre o rosto em gargalhada saindo de seu esconder por vergonhar de pedir um adianto de caminho a um carroceiro pobre que se impõe sobre o cavalo..._ minha mão de menino se faz mais rápida que o chicote[chibata] que canta ao rasgar o ar para atingir o couro do equino..... ----- o piray [chicote de couro de boi] deveria [para o pai de minha mãe] educar o meio irmão quase branco de minha mãe, que após trabalhar o dia inteiro para o pai, sem receber qualquer soldo, “*roubava*” carambolas das arvores de sua casa para vender nas feiras de rua da cidade nos dia de domingo de nosso senhor.===== a caramboleira única herança deixada por pedro da silva à minha mãe, ainda permanece nos fundos de nossa morada no setor 7 da comunidade do palmital - em santa luzia/ MG. suas flores abrem durante o mês de setembro quando os militares marcham as ruas comemorando o grito do Ipiranga supostamente ocorrido no dia 7 do nonagésimo mês do ano de 1822 --- ----- cavalos se põem em meu horizonte desde minha meninice:::neste domingo um velho animal com um branco encardido nos antebrazos se deixava dormir de pé em frente minha janela—o senhor se embriagando *mientras* ali o cavalo permanecia sem agua e o que comer além de insistentes plantas de mato que nasciam entre as pedras do passeio y o trincar da rua. um pequeno jumento me eh oferecido a um preço bem baixo comparado aos manga largas expostos nas feiras agropecuárias da cidade de GOVERNADOR VALADARES onde nasci:::em meu adolecer cavalos militares mijam y cagam no passeio da conhecida praza da estação em belo horizonte onde esperamos a lotacion [ônibus velho y super lotado] que nos levaria a cidade dormitório de santa luzia....os cavalos nos ameaçam levando as costas soldados armados de espadas como nos recém findados anos de chumbo do regime ditatorial== soldados rasos y sargentos se impõem sobre trabalhadores civis em uma clara demostracion de um poder bruto sustentado pela imagem imponente dos equinos.-----pisando o passeio público sinto o cheiro forte de fezes y urina invadir minhas narinas:::a ânsia por ares menos densos move minhas pernas de ahi me levando as margens não pavimentadas do belo horizonte.....volto a praza já com o tarde da noite quando garis com vassouras de folhas de palmeira retiram da calçada as fezes deixadas pelos cavalos_ no entanto suas vassouras são impotentes ao forte odor de urina que ahi permanece por toda a década de 1990 onde vivo a espera do transporte publico. =====:



carroceiros _transporte alternativo_ nas ruas do bairro concordia na cidade de belo horizonte / MINAS GERAIS [pnac/ltda]-----

--- a pequena suíça estava lá no centro das amélicas sem que meus conterrâneos sud americanos [y eu] soubessem[os]----

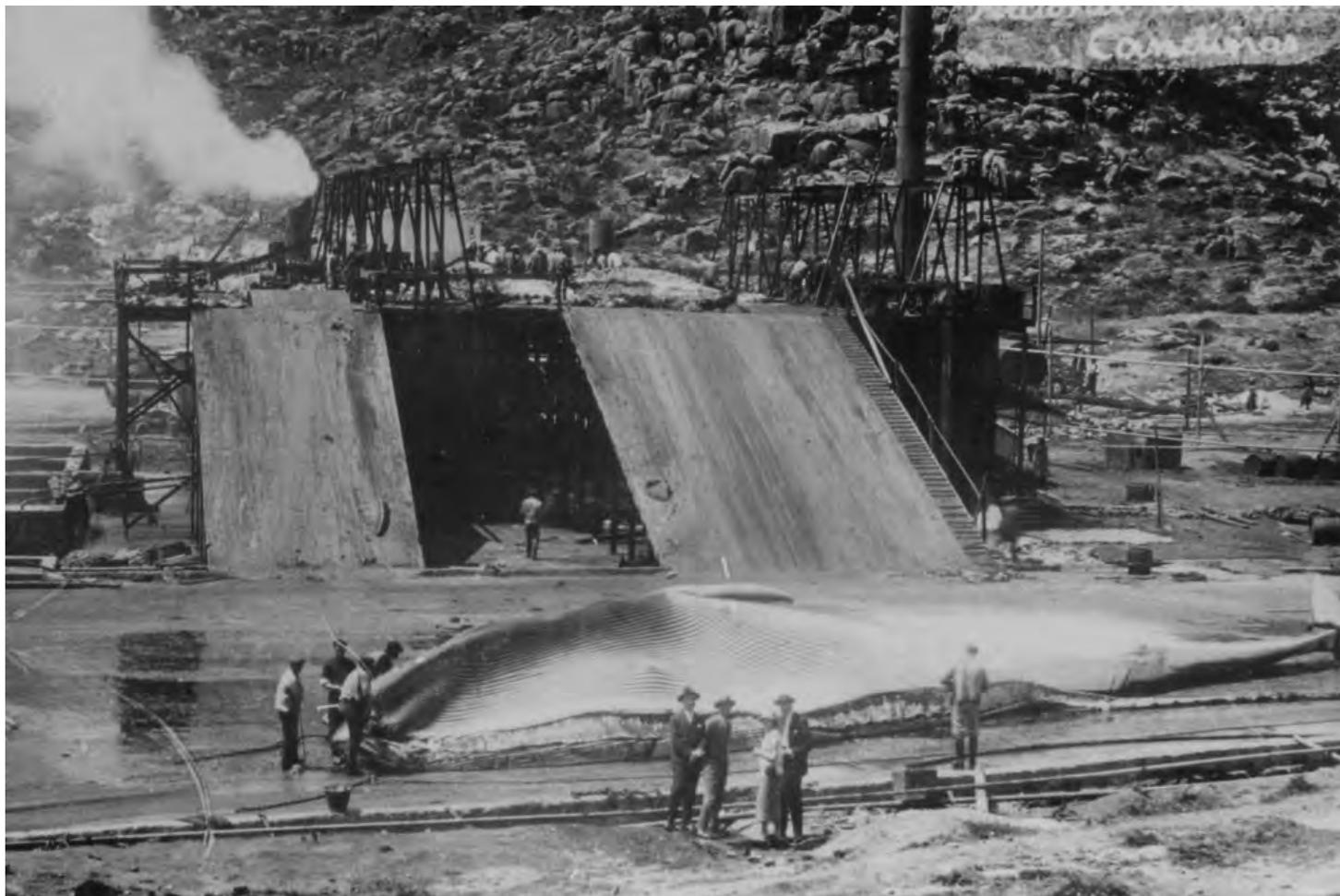
no vagão deste nosso [*malplanejado*] metrô que ouvi ser um francês de segunda mão miro nosso belo horizonte com desejo de paris__sonho são paulo y mais além sonho a cidade do méxico onde analfabetos y semianalfabetos se deslocam sem dificuldades pelas estaciones de trem.—sonho as feiras populares com indígenas de diferentes etnias assumidas como parte da cidade---sonho os negros indígenas afro-américas andando livremente como não suspeitos pelo belo horizonte monte alegre porto alegre y demais cidades de américa-----__o uruguaio me indicara uma hospedaria barata próximo a san josé ---__antes de ter o selo de entrada à costa rica, chegando do panamá [onde a economia dolarizada dispensa o balboa] sou obrigado a dormir sob uma bancada de concreto frio. não posso entrar neste país sem um bilhete de ônibus que comprove minha não intenção de permanecer ahi como migrante indocumentado.—o turista francês y o uruguaio a quem eu via como um negro sul-americano teriam entrado tranquilamente sem nada comprovar__quiza por não levarem nos pés o acumulo de poeira das américas do sul. eu com a cara mesclada de américa negra y indígena não porto as necessárias credenciais euro-americanas. ===um cara de índio viria em meu socorro me armando uma emboscada em algum lugar do gueto que se forma na fronteira panamenha/costarriquenha __já com a experiência de uma *trampa* armada por ladrões y policiais corruptos na divisa peru/ecuador, evito os becos y as sombras noturnas que não conheço. _deixo o *caray* centro americano seguir em frente se adentrando nas ruelas labirínticas da favela que surge no pedacço de terra entre as duas naciones [panamá/costa rica]. ele caminhava a passos largos a um lado, as agências de transporte se encontravam em sentido oposto----tempos depois, penso se o cara de índio me levaria a uma *arapuca* ou se apenas me oferecia um serviço clandestino. nunca soube:::não levo dinheiro suficiente para o assalto de fronteira_ não estou disposto a perder as moedas logo de entrada..._não tive ganancia de caminhar pelos becos noturnos, melhor esperar o amanhecer para ver o solo onde piso-----já com o aviso do bom preço da hospedagem me acerco à grade azul que a separa das rua_um velho calvo de cabelos brancos a altura das orelhas nega o meu pouso alegando falta de vagas. tenho que insistir y informar que um amigo ahi se repousa y me espera.____ descrente ha que falar com o uruguaio y confirmar que o *marroquin* [amorado] de castelhano estranho eh mesmo seu amigo. detalhados os documentos são anotados ate o permitir de meu entrar no dormitório com três camas beliches que com meu corpo presente ainda terão as partes superiores desocupadas.....=====ahi me recebe o amigo sudamerica a quem penso negro y o suíço *rubio* de olhos azuis o qual me declara o racismo do velho hospedeiro.--- ainda na suíça o pai, um importante advogado, teria dado cabo da própria vida —um tiro Jericho 941 calibre 9mm israelense entra pela cavidade oral rombendo a caixa craniana y manchando a parede branca ao fundo do escritório, o corpo tomba-se sobre o tapete persa comprado na cidade do teerã deixando o sague invadir o tecido fiado por mãos islâmicas.-----a possibilidade de encontrar um narcotraficante argentino a altura do colombiano pablo escobar me instiga a permanecer por um maior tempo nos arredores da capital de costa rica.—o trabalho num foro do país europeu fizera amigos homens de diferentes culturas, o auto assassinato paterno trasladara o outro a latino américa:::desejo saber mais sobre o narcotráfico que acontece entre as carcazas de carros usados y velhas motocicletas. durmo na habitacion barata ouvindo palavras árabes da boca de um rico europeu descrente do catolicismo===== o francês que alugara uma casa para viver com a noiva texana no litoral pacifico nos convida a uma pizza marguerita em um dia útil de semana. os olhos azuis desaparece de nosso olhar entre a arquitetura confusa terceiro-mundista. __por todo o dia y noite não temos noticias desse *rubio* de europa._ teria desembarcado na califórnia seguindo ao sul conhecendo prostitutas asiáticas nos bordeis de los angeles, tijuana y algumas outras cidades ao sul. seu carro alugado ficara num estacionamento no centro da cidade.—apareceu após o meio dia seguinte contando a noite mal dormida na sela fria da estacion de polícia:: por desacato a autoridade._ perdera a postura sendo mal atendido por soldados militares depois de um assalto no qual lhe levaram as memorias afetivas do pai: um relógio, uma máquina fotográfica y outros bens *made in suice* _ além do carro alugado y sua grande mochila._____ nesta noite beberíamos num bar tropical y buscaríamos a *marijuana* local _ cozinhou para nos: :espaguete a italiana:: nos oferecendo o bom vinho do porto. ofereceu-me a roupa de borracha impermeável para surfistas com a qual sem molhar os pés com a poeira de américa nadaria eu nas aguas do pacifico na praia de santa teresa onde agora nos espera o narcotraficante argentino----- ---o dia mal amanhece y os jovens ladroes lhe enviam um e-mail :::queimariam suas lembranças caso não obtivessem o resgate de 400 dólares americanos _ valor::nem mais nem menos o que o uruguaio leva nos bolsos===== contato feito com o irmão caçula em suíça – dez mil libras enviadas ao nome uruguaio via agencia de transferencia expressa.____ - 400 dólares americanos das mãos uruguayas são passados para as mãos *rúbias*_____ não se pode deixar um amigo encontrar a *pandilla* sozinho...__ lhe acompanhamos até a zona do mercado central onde nos separamos para não dar vista aos *pandilleros* ==== o suíço *rubio* de olhos azuis que tudo conhece de américas desaparece de nossos olhos deixando ao uruguaio o desespero que o branco esteja sequestrado abaixo de tortura em um cativeiro calorento sob o sol ecuatoriano. o caçula na europa deixa de existir, a família importante não deixa rastros na internet __ restaria ao sudamerica a promessa de dez mil libras transferidas a seu nome:::o que não passa de um intento, o dinheiro nunca foi depositado_era apenas uma ordem virtual.__ na hospedaria solicitamos os dados registrados do homem desaparecido::: nada consta _um *rubio* de olhos azuis não se aparenta um suspeito nesta pequena suíça atravessada por mãos afro-negras y indígenas que constituem as américas____ -

--decido me por em deambulância pela cidade de nova york – _____ por 48 horas vago por suas ruas em busca do que conheço a partir de filmes hollywoodianos y caciones de sinatra =====28 de outubro eh o dia por mim escolhido para deixar a poeira de américa latina no rio hudson a altura entre o queens y manhatan. eh quando os latinos *chicanos* referenciam san juditas, o santo da impossibilidade----- levo comigo a imagem que depois de muito deslocar, se encontra em pedaços emendados y atados com ligas de borracha de câmaras de ar. a imagem já não suporta seguir em viagem – manda a tradicion que se atire as imagens despedaçadas ao rio a fim de que retornem aos céus. antes andara eu sofrendo o vento frio de fins de outono que anuncia o inverno nórdico—meus pés pedem uma meia de lã caprino que os protejam do castigo do tempo===== com um inglês precário passeio por essa em mim babilônia---descansando sentado no que penso ser o centro, uma mulher negra acompanhada *quiza* de seu filho miúdo me regala algumas cédulas de dólar americano, viriam mais tarde outras notas de diferentes pessoas incluindo moedas de uma senhora de pele y cabelos brancos algodoados. __ao tentar, eu, obter uma informacion qualquer:uma mulher negra de corpo agrandado com xingamentos em orações que não reconheço me impede a pronuncia de qualquer outra palavra em seu idioma.__ já no conhecido bairro do brookling uma chuva fina se aproxima trazendo um frio que me assola_ um *homeless* [sem teto] aconselha-me o sono no interior da estacion de metrô – lugar de pouso seguro a outros distintos sem teto. _ eu ahi adentrado, mãos marrons me indicam o embarque doando-me a passagem no transporte público. meus ouvidos mal acostumados ao anglicanismo não decifram o caminho o qual mãos de cor me arrastam __ apontam em um pequeno pedaço de papel o mapa para onde devo seguir. o centro econômico da américa anglo-saxônica me parece o pátio de um shopping center asséptico _ agora sujo com a presença de negros , indígenas y brancos pobres. __um manto mulçumano egípcio me eh entregue por mãos islâmicas nascidas em américa. estou no ocupa wall stretti recebido como um manifestante do hemisfério sul. ----um velho navajo me fala de seu território y os testes atômicos ahi realizados pelas forças armadas de *USA*. explosivos são detonados atingindo o solo como se o deserto não fosse um ser vivo.__ sem o meu entendimento fluído das palavras inglesas a mão enrugada me aponta mapas y desenhos y descreve o nascer do deserto y o *explotar* de bombas nucleares. _____ os estados unidos de américa me ultrapassam as películas de hollywood y o terror vai além da al queda me apresentada pelas notícias da CBN.===== durmo numa barraca doada por apoiadores anônimos y pela manhã me retiro pelos fundos devido a presença de policiais uniformizados que investigam manifestantes irregulares.__ quiza o visto de turismo y negócios não me permita dormir entre os q protestam contra o acumulo de capital.-----sigo ao rio a lavar os pés acompanhado de um anglo-américo-chileno neto daquele que escreveu sobre o complexo de pato donald diante de tio patinhas, que teria fugido com os parentes da ditadura de pinochet na américa do sul. _deixo ahi a poeira acumulada de américa que já se tornara parte de minha pele. =====



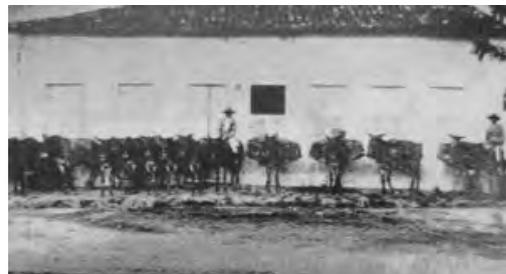
soldados islamicos sobre cavalos berberes [marrocos sec. XX] fotografo y fotografados nao identificados-----

__ARABI! ARABI! ARABI! --, -escutei o grito forte rasgando o ar desértico que se fundia com os ventos vindos do golfo__ jorge ali entre o mar y o deserto não podia acreditar que minha pessoa de cara amourada portando um turbante *made in* teófilo otoni era em verdade um sulamericano interessado em permanecer deste lado da fronteira. pensava ele que se tratava [eu] de um islâmico vindo da península arábica y que fugia desde os estados unidos da américa do norte sentido ao sul. --- a caça às bruxas do senador mcCarthy perseguindo os supostos comunistas durante o nascimento da guerra fria entre os fins de 1940 y meados de 1950, poderia agora ressurgir voltada aos mulçumanos nascidos ou não nas américas. jorge levava outro nome que balbuciava *mientras* estava bêbado y dormia__ dizia-se cubano y possuía nome de imperador romano. imaginava ele que eu também levava um nome não cristão--*quiza* mohammed , mas por suposto eu não o revelaria.__ se eu queria trabalho poderia permanecer no vilarejo [golfo de santa clara] a trabalhar de ajudante de pescadores__ a curvina chegaria logo, enquanto isso pescamos o camarão. _quando deixei-me descansar em terra firme a baleia veio visitar a *panga* em alto mar. um ano antes um destes mamíferos veio morrer nas areias do golfo,_ seu peso impossível de carregar manteve o corpo ali entre o mar y as casas, inflando com o passar dos dias até o *explotar* em um tempo mais calorento. ----- meninos em brincadeira teriam atirado pedras no corpo:: pesteando com seu bricar o povoado de pescadores. -----jorge discutia com outro andarilho o direito ao trabalho --- “se não deseja, que não trabalhe, mas deixe-o trabalhar__ ele gosta_ ele tem esse direito” dizia tais palavras mirando minha pessoa. _os barcos chegariam pela manhã , puxados por grandes caminhonetes [*made in usa*]em busca de ajudantes__ o alemão de pele queimada me aconselhou a construcion civil:::puxar a rede de pesca eh bastante duro, exige muito dos brazos—melhor seria levantar paredes de tijolos y misturar o concreto às pedras._____o vento forte abravou o mar y impediu que as *pangas* saíssem a pesca__o laraja das roupas impermeáveis a agua, se juntava a luz que refletia das cores do solo descampado.---- depois de dormir o deserto, encontrei o jovem migrado de tabasco que me apresentaria a casa dos pescadores,_ aos quais me juntaria a convite do capitão da barca com quem sai em busca de *marijuana* que acalma a espera da baixa y alta maré fazendo os peixes repousarem na rede.____entre os camarões vieram os bravos *tiburones* apreciados por alguns chicanos y muitos chinos. – sua barbatana um potente afrodisíaco curaria a impotência y infertilidade masculina. no ventre das fêmea:: filhotes se debatiam --- a peixeira mexicana me lembra o cangaço y sertão brasileiro:: a lamina perfurando o útero písceo deixa os miúdos escaparem ao mar em um destino ainda não certo. _as cabezas dispensados no mercado são levadas por mim a passear no deserto__seu forte odor vai impregnar meu caminho ate o extremo sul da penisula onde tomo um barco para atingir o continente.



tubarao baleia[?] ano nao encontrado _fotografo y fotografados nao identificados-----

-----não perguntei seu nome __soube [eu], com a conversa que se tratava de um dos filhos do velho mariano, homem o qual, como os antigos, tivera uma grande prole __os legítimos [como dizia] sendo varões y meninas, chegaram aos 17. os outros não se conta. _achou uma moeda de mil reis enterrada na lavora, dizia que o cobre de antes eh melhor que o de hoje. Se não valia pelo dinheiro tinha valor como metal. _hoje vale como história. chefiava uma tropa de burros [como meu pai em sua juventude]. com o velho atravessara por muitas vezes as terras brasílicas y paraguayas levando y trazendo gado. o asfalto que pisamos nunca existiu em tempos de seu pai:::só se via as trilhas: os caminhos pisados por gente bugre y equinos [burros jumentos] hora ou outra um cavalo de razca pura._ trocava nelore por turino [gado de menor qualidade]. __me apresentou o diabo como um bom espirito. _ falou-me que sentia saudades da lei de chico bento:: fazendo com a mão direita o gesto de apertar o gatilho com o indicador. em meus olhos eh um caboclo filho de mistura entre negros y indígenas===== *quiza* venha, sua descendência, dos negros escravizados que chegaram do rio de janeiro para lutar com os paraguayos em cambio de alforria. _ ou pudera vir dos pretos afro argentinos expulsos de buenos aires depois da grande guerra sudamericana._ também poderia ter sangue negro uruguayo apaixonado por uma *indígena kaiowa /guaicuru / guarani /kadiweu = terena / guató*. __em sua cara mestiza uma vastidão de possibilidades se passa em meu olhar: imagino inúmeras línguas-palavras extinguidas _ culturas _ etnias y povos desaparecidos. _ pode não ser de sua pessoa o que passa em minha cabeça: _ olhando o grande chapéu que lhe faz sombra nos olhos penso ele como os pistoleiros que ouvi andar por essas terras de vermelho sague. __quiza não vou saber y o rubro deste chão seja a cor de seus parentes tombados neste pedazco de história do BRASIL. esse bugre, que me acompanha, leva mais idade q'eu _ me parece andar pelos 50 mas pode chegar aos 60 ou mais --- não sei se tanto ou pouco __ não consigo acertar os anos que leva uma pessoa--- y não creio que posso saber ao certo __ eh difícil calcular o tempo que carrega de vida, com a cor que a pele apresenta y o continuo do sofrimento. _ me pareceu ter trabalho duro ao longo de seu viver. ____me neguei a dizer-lhe que sigo ao encontro dos kaiowas._ melhor não expor muitas palavras sobre meu aproximar indígena. ===== à pergunta sobre meu andar: respondi que sigo ao paraguay a buscar muamba *MADE IN CHINA*. __tenha cuidado! __me disse ele __ *a folha que busca eh boa, macia y cheira bem, mas eh proibida. difícil de trazer de lah pra esse lado. o diabo eh festeiro, não se pode amaldiçoar o inferno se eh a gente mesmo que o prepara*. __carregava palavras próprias de um bugre, como se auto denominou [ou teria sido denominado por outros em tempos remotos _ que se esqueceu].---em simbiose estava eu a falar suas palavras como se a mim pertencera. ____falava palavras como ele ali nascido como se eu ali nascera._ seguiu o caminho a esquerda, encontraria um irmão a preparar a terra para um negócio [assim mesmo falado, quiza para a distinção do corriqueiro negoço] __ em sua ausência um branco de cabelos brancos comentou para si mesmo em voz branda sem olhar para os lados: __ *bicho doido!* ===== voltei minha memória ao negro que acompanhado do indígena subira ao ônibus ainda no estado de são paulo--- pareciam amigos de datas antigas acertando negócios do cotidiano. __riam entre si falando de trabalho. ____a paisagem comezca a se plainar a nossa frente a espera dos cerrados pântanos y pampas que se confundem ao sul. o rio paraná se agiganta a nossa frente marcando a fronteira paulista sul-mato-grossense. __negro y índio a janela parecem se juntar a paisagem correndo ao lado de fora. o movimento eh suspenso no cruzar das aguas onde o asfalto em ponte se joga sobre o rio. os fiscais rodoviários averiguam as cargas dos caminhões que seguiam a estrada a se esparramar pelo estado do mato grosso do sul. o negocio agropecuário parece engolir a paisagem savanica que ahi persiste invocando-me uma saudosa africa. -----na pequena rodoviária antes de *ALVORADA* o polícia nos mede com os olhos, com o olhar nos varre dos pés a cabeça... _ os meus quase descalzos com os chinelos de dedo agora me inocentam do possível crime de um hipotético furto ou qualquer outro pequeno/grande delito que um negro eh suspeito [antes me condenam].__ seria eu o suposto culpado não houvera uma pele mais escura ofuscando a minha.—o indígena y eu somos poupados diante do preto portando óculos escuros y tênis de marca importado. __ vejo a distância: as lentes retiradas da cara deixam a mostra um oco onde antes um olho existira. nada consta em seus antecedentes criminais ____ o carro pode seguir viagem pelo asfalto que se espalha pelo território *kaiowa, guarani, inhadewa, kadiweu, terena, quilombola* constituindo uma malha do agronegócio que se faz em terras indígenas. o negro agora sem os óculos repete palavras que parecem *não mudam*: “ __tinha que ser eu! __tinha que ser eu! __tinha que ser eu!”----- o velho mariano, preto como tição, fez as ultimas viagens aos 76 anos._ já quase morto deixou de andar nas planícies sobre o lombo de burros._ descansou mais uns dez anos sentado a porta de casa vendo o asfalto chegar __ foi enterrado perto de casa servindo de adubo as plantas que cultivara. me perdi do negro que levava um oco no lugar do olho esquerdo __ y um baiano migrante veio me dizer que queria morrer ali mesmo perto do filho que nascera numa roça pantaneira ao sul do amazonas. -----



tropas de burros no estado da bahia [princípios do sec.XX]_fotografo y fotografados nao identificados-----

COLABORADORES

Marc Augé Antropólogo francês especializado em etnologia, foi diretor da *École des Hautes Études* em ciências sociais, em Paris. Efeito Pedalada foi traduzido de *Éloge de la bicyclette*, publicado em 2009.

Jessica Findley Artista e designer, adora bicicletas. Com o projeto *Aeolian Rides*, infla pessoas em cidades do mundo todo em passeios de bicicleta.
sonicribbon.com
aeolain-ride.info

Jan Gehl Sócio fundador da Gehl Architects, atua em diversos projetos que reorientam as cidades para as pessoas. O texto publicado corresponde aos dois primeiros capítulos de *Life between buildings*, publicado pela Island Press em 1987.
gehlarchitects.com

Maria Rita Kehl Psicanalista, jornalista e poetisa, integra a Comissão Nacional da Verdade.
mariaritakehl.psc.br

Comum Artista de rua e MC de Belo Horizonte.

Carolina Abreu Jornalista, integra o Fórum das Juventudes da Grande BH e é percussionista na banda *Djalma não entende de política*.

Daniel Iglesias Fotógrafo, é membro fundador da Associação Cultural Casinha e cocriador do projeto de fotografia *Erro99*.
erro99.com

Bruno Carvalho Professor de estudos luso-brasileiros em Princeton e doutor pela Universidade de Harvard. O texto publicado é uma adaptação de trechos do livro *Porous City: A cultural history of Rio de Janeiro*, publicado pela Liverpool University Press em 2013.

HeHe Coletivo de arte e design de Paris formado por Helen Evans e Heiko Hansen.
hehe.org

Francis Alÿs Artista belga radicado na Cidade do México. Inspirado por passeios na cidade, atua na fronteira entre arte, arquitetura e prática social.
francisalys.com

John Pucher Professor da Universidade de Rutgers e pesquisador da economia dos transportes e do comportamento urbano.

Ralph Buehler Professor de assuntos urbanos e planejamento no Tech's Alexandria Center. Com John Pucher, publicou *City Cycling*, pela MIT Press.

Hans van der Meer Fotógrafo holandês, é conhecido, dentre outros projetos, por seus registros de campos de futebol amador.
hansvandermeer.nl

Matthew Algeo Jornalista, escreve sobre eventos atípicos e curiosos da história americana. O texto foi extraído do livro *Pedestrianism: When Watching People Walk Was America's Favorite Spectator Sport*, publicado pela Chicago Review Press em 2014.

Gabriel Castro Arquiteto e fotógrafo.
gabrielcastro.com.br

Priscila Musa Arquiteta e fotógrafa, é integrante do Espaço Comum Luiz Estrela e atacante do Baixo Bahia Futebol Social.

Yusuf Etiman Diretor criativo da Berghain, em Berlim, e do selo musical *Ostgut Ton*, integra o estúdio de design Basso.
basso-berlin.de

Rosana Eduardo da Silva Leal Doutora em antropologia, é professora do curso de turismo da Universidade Federal de Sergipe.

Diogo de Moraes Artista e mediador cultural, coordena o Núcleo da Imagem e da Palavra do Sesc Vila Mariana.
diogodemoraes.net

Ángela León Designer espanhola, reside em São Paulo e atua sobre o cotidiano e o espaço público.
angelaleon.net

Claudia Washington e Lúcio de Araújo Pesquisam deslocamentos territoriais e conceituais. O texto é uma versão resumida do capítulo *Diário de Viagem*, do livro *Caderno de Viagem: Trânsito à Margem do Lago*.
margemdolago.transitos.org

Paulo Nazareth Artista brasileiro, participou de mostras como a Bienal de Arte de Veneza e a Miami Art Basel.
latinamericanotice.blogspot.com

PISEAGRAMA ESPAÇO PÚBLICO PERIÓDICO

PISEAGRAMA é uma publicação semestral e sem fins lucrativos. **Editores** Fernanda Regaldo, Renata Marquez, Roberto Andrés, Wellington Cançado. **Editores assistentes** Felipe Carnevalli e Vítor Lagoeiro. **Projeto gráfico** PISEAGRAMA. **Tradução** Textecer (Cecília Lana e Clarissa Vieira): "Profissão Pedestre", "Bicicleta Irresistível", "Um erradio na cidade nova" e Fernanda Regaldo: "A Vida entre Edifícios" dos originais em inglês; Renata Marquez: "Efeito Pedalada" do original em espanhol. **Revisão** Bernardo RB e Janine Rocha. **Capa** Intervenção de PISEAGRAMA sobre fotografia do acervo do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte APCBH/ASCOM.

Número 7 janeiro de 2015 **Tiragem** 3 mil exemplares **Impressão** Rona Editora **ISSN 2179-4421**

Contato contato@piseagrama.org

Todo conteúdo online em www.piseagrama.org



Publicado sob Licença Creative Commons (CC BY-NC-SA 3.0), o que permite compartilhar, copiar – incluindo fotocópia (xerox) – distribuir, exibir, reproduzir, a totalidade ou partes desde que não tenha objetivo comercial e sejam citados os autores e a fonte. Exceto os ensaios: "Efeito pedalada", "Amsterdam traffic", "A vida entre edifícios" e "Dream bike delivery series".



Assine **PISEAGRAMA**
e receba onde estiver
a única revista
sobre espaços públicos
do Brasil

loja.piseagrama.org

45 Jujubas, 4Ar Arquitetura, Ademir Demarchi, Ádma Bernardino Magalhães, Adriana di Mambro Real, Adriana Freire Giraó, Adriana Leão, Adriana Melo, Adriana Sansão, Adriana Torres Ferreira, Adriano Mattos Corrêa, Agrinei Jorge de Sousa, Alberto Novaes Coutinho Neto, Alceu Brito, Alder Catunda Timbo Muniz, Alessandra Guimarães, Alessandro Borsagli, Alexandra Coelho Pena, Alexandre de Sena, Alexandre Santos, Alfredo Luiz de Paula Zanon, Alice, Alice Almeida Gontijo, Alice Chaves, Alice Corrêa, Alice Rodrigues Lautert, Aline Rodrigues, Aline Portugal, Álvaro Antonio, Álvaro Franca, Alysson Amaral, Amanda Coimbra, Amanda Gomes, Amanda Guimarães, Ana Carolina Carmona, Ana Carolina Neves, Ana Caroline Azevedo, Ana Cláudia Valle Corgozinho, Ana Cristina Van Stralen, Ana Cunha, Ana Dacol, Ana de Amorim Freitas, Ana Elisa Brina, Ana Isabel de Sa, Ana Maria, Ana Maria Maia, Ana Martins Marques, Ana Medrado, Ana Novaes. Ana Paula Baltazar, Ana Paula Garcia Costa, Ana Paula Polizzo, Ana Paula Silva de Assis, Ana Teixeira, Ana Bahia, Analu, Ananda Aguiar, Ana Vilhana, Anderson de Almeida da Conceição, Anderson de Souza Quintella Chagas, André Almeida Rocha, Andre Barreto Amaral, André Brasil, Andre Kraemer Goes, André Lacerda, Andre Moraes de Almeida, André Pereira de Souza, André Senna, André Siqueira de Mendonça, André Veloso, André Veloso da Silva, André Victor, Andrea Castello Branco, Andrea M. Dutra, Andrea Maria da Costa Lanna, Andreia Barreiro, Andreia Costa, Andreia Ferreira, Angela Biolchini Duarte, Angelo Defanti, Aninha Costa, Anna Flávia Dias Salles, Anna Karina, Antonio Balau, Antonio Carlos Dutra Grillo, Antonio Valladares Andrade, Armando Fonseca, Arthur Benfica Senra, Arthur Oliveira Freitas, Artur Kim Shum, Aruan Mattos, Assis Benevenuto, Augustin de Tugny, Augusto Barros, Augusto Hendricus Vossenaar, Augusto Manga, Augusto Schmidt, Aúrea Carolina, Azucrina Records, Azul Araújo, Bárbara Abreu, Bárbara Alves, Barbara Alves Pinto Bravo, Barbara Boechat de Almeida, Barbara de Castro Monteiro, Bárbara Franço, Bárbara L., Barbara Szaniecki, Beatriz Goulart, Beatriz Leal Craveiro, Belisa Duarte Murta, Benedikt Michael Justus Wiertz, Bernard Corrêa Pereira, Bernardo Carvalho, Bernardo Esteves, Bernardo Jefferson de Oliveira, Bernardo Jordão, Bernardo Lessa, Bernardo Rb, Bianca Pontes de Gioia, Bianca Vigo Groetaers Vianna, Bia Antunes, Bicas Gustas, Brígida Campbell, Bruna Costa, Bruna Perrella, Bruna Ricaldoni, Bruna Viana, Bruno Brant, Bruno de Araujo Mendes, Bruno Figueiredo, Bruno Firmino, Bruno Fonseca, Bruno Novas, Bruno Oliveira, Bruno Rios, Bruno Rocha, Bruno Santa Cecília, Bruno Vianna, Caio, Caio Aguiar, Caio Figueiredo, Caio Rodrigues, Caique Pinheiro, Camila, Camila Caux, Camila Schmidt, Candice Didonet, Cao Guimarães, Cardes Pimentel, Carla Machado de Castro, Carla Paoliello, Carla Zaccagnini, Carlos Alberto Maciel, Carlos Camape, Carlos D'andré, Carlos Edward Campos, Carlos Henrique R. Falcí, Carlos Teixeira, Carmen Aroztegui Massera, Carmen Guerreiro, Carmen Guimarães, Carol Farias, Carol Macedo, Carolina Abreu, Carolina Cabral E. Souza, Carolina Fonseca, Carolina Maia Piccolo, Carolina Moraes Marchese, Carolina Nogueira, Carolina Pedrosa, Carolina Vaz, Carolina Visconti, Caroline Gischewski, Caroline Nogueira Cavalcante Barreto, Caroline Vallandro Costa, Cassius Alvares, Catarina Leite Alves, Cauan Bittencourt Lana, Cayo Honorato, Ceci Nery Batista, Cecília Pederzoli, Cecília Rocha, Celina Hissa, Celio Dutra, Ceres, Ceris Salate Ribas da Silva, César Guimarães, Cezar Miglörin, Chapinha, Chico Lacerda, Christina Rosa Fantoni, Cibele Noronha de Carvalho, Cícero Portella, Cícero Menezes, Cinthia Marcelle, Cínia D'alva, Cinthia Toledo, Clara Antunes, Clara Benevenuti, Clara de Magalhães Carvalho, Clara Juliano, Clara Luiza Miranda, Clara Luiza Miranda, Clara Pignaton, Clarice Chieppe, Clarissa Campolina, Clarissa Tomasi, Clarisse Alvarenga, Clarisse Lessa, Claudia Carvalho Machado, Cláudia Lessa, Claudia Medeiros, Claudia Mesquita, Cláudia R. F. Lemos, Claudia Vilela, Claudia Washington, Claudio Santos Rodrigues, Cleber Chaves, Clessio Cunha Mendes, Clorisval Pereira Jr, Plataforma Corpocidade, Cris Araújo, Cris Cortez, Cris Lacerda, Cristiano Borba, Cristiano Bunte de Carvalho, Cristina Ferreira, Cyro Almeida, Dalton Bracareno, Dândolo Santos, Dani D., Dani Spadotto, Dania Santos Lima, Daniel Ayer Quintela, Daniel Bilac, Daniel Camargos, Daniel Gomes, Daniel Kfourí, Daniel Libânio Dias, Daniel Queiroz, Daniel Rocha, Daniel Siede Murgel, Daniela Arrais, Daniela Godoy, Daniela Coutinho Bissoli, Daniela Guimarães Goulart, Daniela Ribeiro da Fonseca, Daniela Susan, Daniella Domingues, Daniella Silva Nogueira, Danielly Garcia, Danilo Caporalli, Dario de Moura, Dario Marroche, Davidson Leite, Dayana Brainer da Silva Furtado, Débora Amaral, Débora Braun, Débora Sarlo, Deborah Salles, Delaine Rodrigues, Denise Morado, Diana Dias, Diego Borin Reeberg, Diogo Rios, Douglas Resende, Drika Oliveira, Dudu Nicácio, Ed Marte, Edmundo Miranda, Edu Mendanha, Eduardo Camillo K. Ferreira, Eduardo Campos Moreira, Eduardo Costa, Eduardo Fleck, Eduardo Souza, Eduardo Veras, Elaine Ramos Coimbra, Elaine Rodrigues, Eleonora Santa Rosa, Elias Gibran, Éliada Murta, Elisa Almeida Franca, Elisa Campos, Elisa Marques, Elisa Mendes, Elisa Rezende, Elisa Von Randow, Eliza Guerra, Elton Hipolito, Emídio Souza, Emilly Pereira P., Emmanuelle Grossi, Eric Crevels, Erica de Castro, Érika Leal, Ester Marques da Luz, Estevam Gomes, Esther Maria Passos, Eugenia Castello, Eugênio Sávio, Euler Andrés Ribeiro, Fabiana Cerqueira, Fabio Junio dos Santos, Fabiola Moulin, Fabiola Tasca, Fabricio Zanoli, Fatima Papini, Fatima Rolim, Felipe Fil, Felipe Furcolin, Felipe Gontijo, Felipe Melo, Felipe Prando, Felipe Russo, Felipe Scovino, Felipe Sammarco, Felix Aragao, Fernanda, Fernanda, Fernanda Antonio, Fernanda Assis, Fernanda Botelho, Fernanda Brescia, Fernanda Cabral, Fernanda de Paula, Fernanda Dodi, Fernanda Grigolin, Fernanda Jacques Cosenza, Fernanda Renno, Fernando Altenfelder, Fernando Banzi, Fernando Dias, Filipe Arêdes, Filipe Mendes Motta, Flavia Bezerra Memoria, Flavia Klausung Gervasio, Flavia Oliveira, Flávia Péret, Flávia Prazeres, Flavia Regaldo, Flavia Santos, Flávio Chubes, Flávio Pinto Valle, Flora Gonçalves, Francisca Caporali, Françoise Jean, Fred Leite, Frederico Almeida, Frederico Augusto Vianna de Assis Pessoa, Frederico Canuto, Fred Paulino, Fufu Coelho, Gabi Lopes, Gabi Villas, Gabi Yamaguchi, Gabriela Terenzi, Gabriel Ramos, Gabriela Abdalla, Gabriela Bahia, Gabriela Cascelli Farinasso, Gabriela Farcetta, Gabriela Leiras, Gabriela Mendonça, Gabriela Perfeito, Gabriela Peruzzo, Gabriela Sá, Gabriella Medeiros Lemes E. Silva, Gabriella Rebello Horta Jardim Borja, Gabriella Sallit Magalhaes, Gaby de Aragão, Geraldo Ferreira, Geraldo Magela Pereira Leão, Germana Konrath, Geruza Lustosa de Andrade Tibo, Giacomo Araújo, Gisa Bustamante, Giselle Beiguelman, Giselle Chaim, Glaucinei Rodrigues Correa, Glaucio, Glaucia Cardoso, Glayson Arcanjo, Gradisca Werneck, Graziela Austos, Graziela Kunsch, Gui Brandao, Guilherme da Cunha, Guilherme de Vasconcelos, Guilherme Lara C. Tampieri, Guilherme Lessa, Guilherme Ortenblad, Guilherme Pacifico Ribeiro Ferreira, Guilherme Rafael Dalmedico, Guilherme Valle Moura, Gustavo Bones, Gustavo Borges, Gustavo Campos, Gustavo Matos, Gustavo Oliveira Campos, Gustavo Resgala Silva, Gustavo Wolff, Guto Lacaz, Hanna Fux, Haula Chaaban, Helaine Fontoura Oliveira, Helena, Helena Tuler Creston, Helene Petry, Heloisa Costa, Henrique de Mello, Henrique Gazzola, Henrique Palazzo, Henrique Vertchenko, Henrique Vianna Lopes Teixeira, Herbert Rafael, Iara Rolim de Oliveira, Igor Lage, Ingrid Silva Mello, Ione Gomes, Irma Brown, Isa Helena Tibúrcio, Isabela Bethônico, Isabela Izidoro, Isabela Maciel, Isabela Marc, Isabela Rezende, Isaura Caporali Pena, Itamar Rigueira Jr, Ivie Zappellini, Izabel Leite, Izabella Galera, Jack Tadeu, Jacqueline Belotti, Jacqueline Duarte, Jana Miranda Mendes Lopes, Janaina Amorim Dias, Janaina Barbosa, Janaina Chavier Silva, Janaina Lopes Nogueira, Janaina Miranda, Janaina Ribeiro, Janete Barbosa, Jeff Santos, Jessica Passos, Jhon Bermond, Jo Costa, Joana César Magalhães, Joana de Andrade Pinto Renno, Joana de Vale Dourado, Joana Gabos, Joana Meniconi, Joana Nassim, Joana Tavares, João Almeida, João Carneiro, João Fúzessy, João Lucas Carvalho, João Luiz da Silva Dias, Joao Paulo, João Renato Faria, Jochen Volz, Jordana Menezes, Jordana Pelisoli, Jorge Menna Barreto, Jorge Moreira, Josana Matedi, José dos Santos Cabral Filho, José Marcus de Carvalho Vale, Joseane de Oliveira Jorge, Joviano Mayer, Joyce Athie, Júlia de Carvalho Nascimento, Julia Faveri, Júlia Lopes, Julia Melaragno Assumpção, Júlia Moysés, Júlia Pereira Amaral, Julia de Carvalho, Juliana do Couto Bemfica, Juliana Duarte, Juliana Flores, Juliana Galvão Afonso, Juliana Queiroz de Lima, Juliana Sampaio, Juliana Sicuro, Juliana Deodoro, Julien Ineichen, Julieta Sobral, Júlio Cezar Bodanese Filho, Julio Lodi, Julius Ou, Julius Victorius, Junia, Junia Mortimer, Júnior Pimenta, Jupira Mendonça, Jurema Gervason, Karla Maria de Sousa Viana, Kátia Dias del Giorno, Kelly Cristina Silva, Laila Faria, Laila Heringer Costa, Laila Loddi, Lala Deheinzelin, Lana Kantor, Lane Carvalho, Larissa Alberti, Larissa Lobo, Larissa Ribeiro, Larissa Sales, Larissa Silva, Laura Belisário, Laura Castro, Laura del Rey, Laura Haffner, Laura Schenkel, Laura Sobral, Laurent Troost, Léa Penteado, Leandro Augusto Ferreira Campos, Leandro Britto de Oliveira, Leandro Lopes, Lena Cavalheiro, Leonardo Aarestrup de Aquino Sousa, Leonardo Barcelos, Leonardo Ferronato, Leonardo José Melo Brandão, Leonardo Klis, Leonardo Mordente, Leonardo Paes Resende, Leonardo Beltrão, Leticia, Leticia Araujo, Leticia Birchal Domingues, Leticia Raposo, Leungaretti, Lidia, Ligia Antunes, Ligia Nobre, Ligia Rodrigues, Lila Loyola, Lílían Dos Anjos, Lilitane Dardot, Livia Costa Souza, Livia de Oliveira Monteiro, Livia Maria Moreira de Moraes, Livia Pasqual, Liza Andrade, Lorena Costa, Lorena Vaccarini Ávila, Luã Olsen, Luana Damásio, Luana Gonçalves de Souza, Luana Pedrosa, Luana Melgaco, Luca Palmesi, Lucas Augusto Barbosa Durães, Lucas de Carvalho Lorena, Lucas Faria, Lucas Gomes Nogueira, Lucas Maroca de Castro, Lucas Pelegrineti, Lucas Resende Fernandes de Freitas, Lucia Campos, Lucia Cardoso, Lucia Helena Alvarez Leite, Lucia Maria Lopes Formoso, Lúcia Nemer, Lucia Rosa, Lúcia Vieira Machado, Luciana Araujo Damasceno, Luciana de Oliveira Kuña Poty Rendy, Luciana Garcia Waisberg, Luciana Jobim Navarro, Luciana Maciel Bizzotto, Luciana Mayume, Luciana Paiva, Luciana Bragança, Luciano Augusto Buniak Pinto, Lud Mila, Ludmila da Silva Ribeiro de Britto, Ludmilla Zago , Luis Brandão, Luis Felipe Flores, Luis Felipe Roscoe Maciel, Luis Otávio Ribeiro, Luisa Adegas, Luisa Guimarães, Luisa Hardman, Luisa Helena Ribeiro, Luisa Rabello, Luiz Gabriel Lopes, Luiz Gustavo Pataro, Luiza, Luiza Alcântara, Luiza Bastos Lages, Luiza Fonseca Magalhães, Luiza M. R. Costa, Luiza Maciel Costa da Silva, Luiza Pereira Cardoso, Luiza Souza, Luna Lyra, Luucelestino, Mabe Bethonico, Madalena Godoy, Máira Botelho, Máira Cabral, Máira das Neves, Máira Nassif, Manoel Prazeres, Manuel Rolim, Manuela dos Santos, Maopode, Mara Coelho, Marah Costa, Maraluze Maria Custodio, Marcela Araujo Melo, Marcela Ferreira, Marcela Pereira, Marcela Pieri, Marcela Rocha, Marcela Rosenberg Figueiredo, Marcela Silviano Brandão, Marcella Jacques, Marcella Moura Lima, Marcelo Castro, Marcelo Cintra do Amaral, Marcelo Drummond, Marcelo Pedroso, Marcelo Pimenta Marques, Marcelo Rebelo, Marcelo Terça-Nada, Marcelo Tramontano, Marcelo Yzz, Márcia Almada, Marcio Oliveira, Marcio Yonamine, Marco Túlio Rezende, Marcos Fontoura de Oliveira, Marcos Leite Rosa, Marcos Oliveira, Marcos Paulo, Marcos Sari, Marcus Soares, Maria Angela Roscoe Papini, Maria Angélica Mocchi, Maria Aparecida De Campos, Maria Augusta Bueno, Maria Candida Backes Luger, Maria Carolina, Maria Cecília Rocha, Maria de Cór, Maria Elisa Baptista, Maria Elisa Rodrigues Moreira, Maria Eugênia Oliveira Abras, Maria Fernanda Gonçalves Moreira, Maria Gabriela de Carvalho Ribeiro Alves, Maria Helena Andres, Maria Helena Chagas, Maria Helena Cunha, Maria Helena da Rocha Paranhos, Maria Ines Dieuzeide, Maria Ines Nora Rabelo, Maria Ivone dos Santos, Maria Lansky, Maria Lúcia Almeida, Maria Lúcia Azevedo, Maria Luísa Nogueira, Maria Luiza Dias Fernandes, Maria Lutterbach, Maria Melendi, Maria Neves, Maria Raquel da Silva Stolf, Maria Regina Massara Rocha, Maria Rosa Müller Lohn, Mariaclara Cerqueira, Mariana, Mariana Almeida Zani, Mariana Borges, Mariana Castro, Mariana de Macêdo, Mariana Franco, Mariana Gomes Welter, Mariana Nito, Mariana Oliveira, Mariana Severino de Andrade, Mariane Rotter, Mariangela Andrade, Marília Andrés Ribeiro, Marília Nogueira, Marina, Marina Amaral, Marina Annes, Marina Arthuzzi, Marina Barrio, Marina Camara, Marina Fraga, Marina França, Marina Morelli, Marina Rb, Marina Silva, Marrytsa Melo, Mateus Alves, Mateus Jacob, Mateus Lima, Mateus Lira, Mateus Luiz Sá Silva, Mateus Mesquita, Mateus Nogueira, Mateus Van Stralen, Matheus de Paula, Matheus Ventura, Mauricio Alves Levandoski, Mauricio Goulart, Mauricio Lage, Mauricio Meirelles, Mauricio Sales Da Silva, May Perola, Maysa Blay, Melissa Kuhn Fornari, Michel Montandon de Oliveira, Michelle Xavier, Milene Valentir Ugliara, Milu Gabarra, Mislene Drumond, Misterio Basurama, Monica Chaffim, Mônica Nador, MUDA Práticas, Myriam Bahia Lopes, Nadam Guerra, Nara Oliveira, Naru Ferraz, Natália Achcar, Natália de Sousa Moura, Natália Freitas, Natália Garcia, Natália Morici, Natame Diniz, Nathalia Duarte, Nathalia Takeuchi, Neander Sathler, Nícia Braga, Nicolas Henriques, Nicolas Pupier, Nilo De Oliveira Nascimento, Nina Neves, Nísio Antônio Teixeira Ferreira, Noah Weishof, O Novo Guia De Brasília, Olga Torres, Olívia Teixeira Santiago, Olívia Viana, Otavio Rocha, Otavio Vaz Kovacs, Pablo Lambertos Escudero, Pablo Lobato, Pablo Motta Pires Fernandes, Pablo Quezada, Pablo Vieira Florentino, Paola Berenstein Jacques, Paola Carvalho, Paola Dias Villas Bôas, Pat Manata, Patrícia, Patrícia Azevedo, Patrícia Bragatto Guimarães, Patrícia Barreto, Patrícia Cioffi De Mattos, Patrícia Dias Franca-Huchet, Patricia Faria, Patricia Leite, Patricia Nardini, Paty Martinolli, Paula Bruzzi, Paula Dante, Paula Freire, Paula Huven, Paula Kimo, Paula Lobato, Paula Lopes, Paula Silva Campos Vartuli, Paula Tavares Vilela, Paula Zasnicoff Cardoso, Paulo, Paulo César Machado Pereira, Paulo Fehlauer, Paulo Maya, Paulo Moretto, Pedro Castro, Pedro Coutinho, Pedro Cupertino, Pedro Ernesto Chaves Barbosa, Pedro Gomes, Pedro Henrique Barbosa Gonzaga, Pedro Henrique Pereira Silva, Pedro Patrício, Pedro Saldanha, Pedro Rocha, Pedro Silveira, Pedro Teixeira, Pedro Vada, Pedro Veneroso, Phellippy Jácome, Polyana Inacio Rezende Silva, Priscila Ceolin, Priscila Erthal Risi, Priscila Machado Amoni Dos Santos, Priscila Musa, Rachel Falcão Costa, Rafael Amato Bruno de Lima, Rafael Berny, Rafael Cruz, Rafael Drummond, Rafael Lemieszek Pinheiro, Rafael S. N. Mendonça, Rafael Maia, Rafael Silva Amorim, Rafael Tavares, Rafaela Alves Perret, Rafaela Borges, Raphael Camargo da Costa, Raphael S. Neto, Raquel Ravanini, Raquel Rosceli, Raquel Schembri, Rebecca Monteiro, Rebekah Brito Montenegro Campos, Regina Helena Alves da Silva, Regina Lage Guerra, Regina Machado, Regina Miranda, Regina Rocha, Regina Morao, Regis Gonçalves, Reinaldo Barros, Renata Alencar, Renata Assumpção, Renata Bertol, Renata Cleaver, Renata Correa Zschaber Nogueira, Renata Paz, Renata R. Silva, Renato Brandão, Ricardo Augusto Lopes Pereira, Ricardo Leite, Ricardo Luis Silva, Ricardo Mehedff, Ricardo Portilho, Ricardo Stanzani, Roberta Caldo, Roberto Freitas, Roberto Romero, Roberto Vietri, Rodolfo Bechtluft, Rodrigo Bastos, Rodrigo Canhestro, Rodrigo Greco, Rodrigo Ladeira, Rodrigo Lemos, Rodrigo Ormezzano Neto, Rodrigo Rocha da Silva, Rômulo Medeiros, Ronaldo Guimarães Gouvêa, Rossana De Mont' alverne Neto, Rosane Ferreira de Carvalho, Rosangela Pereira de Tugny, Ruben Caixeta de Queiroz, Rubens Mano, Rurian Valentino Pereira, Sabina Kauark Leite, Sabine Rosa de Campos, Salvio Marquez de Souza, Samuel Leal, Samuka Alves, Sandra Chieppe Moura, Sarah Coeli, Sarah Dutra, Sarahy Fernandes, Saulo de Freitas, Selena Lage, Selson Gomes, Sérgio Mitre, Sergio Mysior, Sertão Como Se Fala, Sheila Katz, Shirley Pacelli, Silvana Helio Lodi, Silvia Andrade, Silvia Herval, Simone Barreto, Simone Cortezão, Siqueiram, Sofia Lages, Sonia Perrella, Steffania Paola, Susana Bastos, Susana Freire de Sousa Montenegro Borba, Syl Amelia, Talita Lessa Melo, Tamar Firer, Tamás Bodolay, Tande Campos, Tania Maria de Almeida Alves, Tarcísio Botelho, Tarcísio Gontijo Cunha, Tássia Costa Souza, Tatiana Altberg, Tatiana Carvalho Costa, Tatiana Gruberger, Tatiane Caetano, Tatiane Pires, Tatiara Damas Ribeiro, Telma Birchal, Thainá Nogueira, Thairo dos Reis Pandolfi, Thais Bastos, Thais de Campos, Thais Nassif, Thernbi Rosa Leste, Themis Bezerra Memória, Theresa Medeiros, Thereza Christina Portes Ribeiro de Oliveira, Thiago Duarte Flores, Thiago Ferreira, Thiago Reis, Thomaz Yuji Baba, Tiago Cícero, Tiago Esteves, Tiago Pinheiro, Tiago Zanella, Tomatos, Ulisses Carrilho, Ulisses Machado, Urbano Ornamento, Valéria Dias Barzaghi Toloí, Valéria Queiroga Duarte Nascimento, Vanessa Camila da Silva, Vanessa Mendes, Vanessa Rigo, Vania Mintz, Verônica Flôres, Verônica Mendes Pereira, Verônica Vaz, Victor Dias, Victor Estrela Lamounier, Victor Rocha, Victor Tozarin, Vie, Vinícius Bicalho, Vinícius Martins Ávila, Virginia Renno, Vitor Amaro, Vitor Cesar Junior, Vitor Lessa, Vitor Quinet, Vitor Mattos, Vitor Vasconcelos, Vivi Costa, Viviane, Walter Costa, Walter Gam, Wesley Simoes, William Hilton Reeberg e Zoy Anastassakis **apoiaram a campanha de financiamento coletivo da PISEAGRAMA.**