



DESINVENTAR A CIDADE



MARCELO DE TRÓI

*Coordenador da linha de pesquisa
Corpos, Cidades e Territorialidades Dissidentes
do Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros
e Sexualidades – NuCuS (IHAC/UFBA) –
e analista de informação no
Instituto Multiplicidade Mobilidade (IPMMU)*

“Em suas cidades não é possível conhecer as coisas do sonho. Nelas não conseguem ver as imagens dos espíritos da floresta e dos ancestrais animais. Seu olhar está preso no que os cerca: as mercadorias, a televisão e o dinheiro. (...) Nós, contudo, temos pena dos brancos. Suas cidades são muito grandes e eles vivem desejando um monte de objetos bonitos, mas, quando ficam velhos ou enfraquecidos pela doença, de repente têm de abandonar todos eles, que logo se apagam de suas mentes. Só lhes resta então morrer sós e vazios. (...) São esses os pensamentos que ocupam minhas noites nas cidades, onde nunca consigo dormir direito”
(KOPENAWA, BRUCE, 2015, p. 437-438)

Enxergo as formações urbanas como fruto de lutas históricas entre hegemonias e dissidências (TROI, 2021). Nessa disputa, analisar a cultura é essencial para compreender como chegamos até aqui, redirecionando nosso olhar para pensar a cidade, desafiando convenções e identificando os elementos que estruturam as relações no espaço urbano.

Não enveredarei aqui pela árdua tarefa de definir o que é cultura, com suas infinitas forças e práticas (WILLIAMS, 1992), ou pensá-la como a capacidade humana de produzir significados, criar costumes, signos e ritos. Cultura também tem sido a ação dos humanos para moldar pedras, definir paisagens e alterar ecossistemas inteiros. E por outro lado, as culturas também são formadas e interpeladas por componentes não humanos dos quais clima, meio ambiente e mesmo a cooperação interespecies são determinantes.

Este ensaio pretende apontar que, no complexo processo de neoliberalização do mundo, nenhuma utopia vem desalinhada da perspectiva moderna da “invenção”, do “novo” como “superação” do velho, levando-nos muitas vezes a fazer, mais uma vez, tábula rasa da cidade. Como sabemos que isso é impossível e que é um dos erros crassos da modernidade, trata-se mais de desfazer os pensamentos, desaprender formações e “desinventar” a cidade e tudo que pensamos sobre ela, abrindo espaço para que outros modos de vida emergjam. Meu foco aqui será nos aspectos da mobilidade, tema sob o qual venho me debruçando nos últimos anos.

78

Importante alertar que quando me refiro à modernidade, falo de um espaço temporal que começa com a economia do Atlântico e o tráfico de pessoas negras escravizadas e chega até os dias de hoje com novas formas de exploração. Uma época com fases “cumulativas e não sucessivas” (MIGNOLO, 2017, p. 4) que estruturam o binômio definido pelos teóricos latinos como modernidade/colonialidade e que representou um salto de conhecimento tanto na Europa como nas suas colônias. Este saber colonizado, forçado, organizado e imposto também foi responsável pela maneira de se pensar e se construir as cidades.

Na exumação desse processo, emergem práticas de produção, exploração e exportação da vida, nas quais precisamos enxergar além das convenções e mirar em sinais do futuro que despontam no horizonte. Eles revelam o esgotamento da cidade moderna, tal qual a conhecemos, e anunciam tempos de mudanças radicais com o aumento de eventos severos ligados à emergência climática.

HERANÇA MALDITA?

No atual momento histórico é urgente uma imaginação de coletividade fora das expectativas falsas do aceleracionismo ou da implantação de modelos urbanos que não levam em conta as formações culturais e históricas do local. É preciso se reconectar com sinais do passado, de coisas que ficaram para trás e que foram extirpadas por contrariarem interesses econômicos.

Processos globais foram fortemente inseridos em contexto locais, principalmente, no que diz respeito aos modos de se mover. Tais processos foram inseridos a partir de práticas que tiveram como fim uma apropriação cultural, não da maneira como esta vem sendo pensada pelas identidades, mas no entendimento do sequestro de modos de ser e estar em um espaço, representando empecilhos para a ocidentalização/globalização dos diversos territórios adquiridos a partir da colonização (TROI, 2022). Nesse esquema complexo e, muitas vezes, não ciente, as cidades foram um laboratório coletivo que, em princípio, marcou a passagem da nossa vida como caçadores coletores nômades para espécies fixas, sedentárias, que precisaram criar o seu *locus* de convívio social e de reprodução da espécie.

Sob a perspectiva cultural, sabemos que as formas de agrupamento humano variam muito de um continente para o outro. Mas as origens de certa urbanidade que estruturam as características das cidades transitam pela Mesopotâmia, na região entre os rios Tigre e Eufrates, passando pelo Egito, Grécia e, finalmente, Roma. Esta última ordenou e levou à frente todas as heranças urbanas da antiguidade, expandindo a urbe para toda a Europa ocidental que tratou de impor sua visão de cidade ao resto do mundo colonizado, mesmo como cópia mal feita ou, como afirmou Aimé Césaire ao se referir à vida na colônia, um desastre, uma “versão absurdamente perdida do paraíso” (CÉSAIRE, 2017, p.652). Depois vieram as revoluções industriais, a invenção do automóvel, a mitificação de cidades como Paris e New York, e as metrópoles passaram, então, a ser o local do desejo fetichizado pelo cinema, o símbolo da modernidade por excelência, indício de progresso e civilização. Certo modelo de urbanização passou a se repetir em diversas partes do mundo, criando um paradigma de cidade e de vida coletiva.

79

Isso não significa que outros arranjos coletivos não surgiram. E aqui me refiro às civilizações andinas ou ainda às mais radicalmente disruptivas e, digamos, anti urbanas, às formas de organização das gentes da terra como os Yanomami. Esses sempre estiveram menos preocupados em criar estruturas perenes, ao contrário, com agrupamentos menores estiveram e estão muito mais integrados à fauna e à flora, sem o sentido de dominação da natureza ou eliminação de aspectos naturais que é inato à ideia de cidade.

Ao visitar Nova Iorque e Paris entre o final dos anos 80 e início dos anos 90, o xamã Davi Kopenawa fez reflexões potentes do ponto de vista da diferença e da observação daquilo que cultuamos como cidade, as quais vão muito ao encontro do caminho que penso que devemos tomar para criar outros modelos de coletividade. Sobre Paris, a “terra que treme”¹, disse o xamã:

Nessa cidade de Paris, multidões de carros e ônibus corriam o dia todo, fazendo um barulho ensurdecedor, apertados no meio das casas. A terra de lá é toda escavada de túneis sem fim, como se fossem grandes minhocas. Longos trens de metal não paravam de andar por eles com grande estrondo, deslizando em barras de ferro há muito arrancadas das profundezas

do chão. É também por isso que me parecia que o chão tremia o tempo todo, mesmo durante a noite. Para quem sempre dormiu no silêncio da floresta, essas vibrações são muito inquietantes. Os brancos não parecem percebê-las, porque estão acostumados a nunca deixar sua terra em paz. (KOPENAWA, BRUCE, 2015, p. 423)

Curiosamente, os pontos críticos observados e narrados por Kopenawa são os mesmos louvados por certa ideia de modernidade, de futurismo, da cidade que não dorme e se agita, com uma infraestrutura que supostamente facilita a mobilidade na urbe. Deixamos de perceber muitas coisas das cidades por estarmos isolados privilegiadamente em outros contextos, inebriados por elas, inseridos em reproduções ideológicas nas quais a velocidade e certa ideia de progresso se colocam como estruturantes da metrópole.

Foi assim historicamente a cada nova introdução de elementos no espaço urbano, todos alinhados à especulação do capital. A noção reprodutiva da cidade, e aqui pensando nos processos de acumulação marxista, está muito mais presente no que convencionamos classificar como “cidades ocidentalizadas”. Elas criaram seus códigos de construção urbana, instituições, paradigmas e o desenvolvimento técnico que anunciavam “o declínio e queda da autonomia das cidades e dos sistemas urbanos na sua realidade histórica” (LEFEBVRE, 1991, p. 47).

80

Realidade histórica é, assim para este ensaio, um elemento chave para refletir sobre as temporalidades do espaço urbano, as influências e imposições culturais que nos levaram ao modelo de cidade que conhecemos hoje, principalmente pensando nos conglomerados urbanos que possuem acima de um milhão de pessoas. Digo isso porque ao pensarmos o urbanismo como ideologia, como nos



ensinou Lefebvre (2001), tiramos de foco certa ilusão de que a construção participativa das cidades estaria acima dos interesses da acumulação capitalista que marcou a interferência urbanística com ênfase e orquestração global a partir do século XIX. Sem esquecer que as ideias sobre a cidade já circulavam e interferiam em terras longínquas desde a expansão ultramarina.

Tais ideias continuam a se propagar com certo misto de inveja e frustração. É o que sinto quando vejo as soluções do Norte Global para as cidades, a exemplo das políticas públicas para a diminuição do espaço para os automóveis nas últimas décadas, o aumento da rede de transportes sustentáveis e a priorização dos pedestres (Fig. 1 e 2). Ações que não deixam de ser inspiradoras e desejáveis, mas que, novamente, nos fazem pensar: chegaremos a essa realidade algum dia? Ou: Continuaremos a ser a “versão perdida de paraíso” de Césaire?

Projetos de “melhorias urbanas” não deixam de levantar suspeitas, principalmente no Brasil, onde historicamente essas ações foram acompanhadas de processos de gentrificação, racismo e descaracterização cultural dos locais - e aqui poderíamos citar como exemplo a reforma do Pelourinho, em Salvador, e as obras nacionais para as Olimpíadas e a Copa do Mundo.

A herança da cidade ocidental desenhou o passado e promete influenciar o futuro. Quando a Alemanha e a França anunciaram que até 2050 deixarão de produzir automóveis movidos a combustível fóssil, pensamos: o novo tempo chegou. Mas logo somos invadidos por uma onda pessimista, lembrando que os carros elétricos não são uma solução e que as baterias de lítio que substituem o petróleo alimentam apetites extrativistas, muito longe da sustentabilidade ecológica



Figuras 1 e 2. A cidade de Bordeaux, na França, antes (2002) e depois (2008): a orla do rio Garonne mostra o cais invadido por veículos e fachadas cinzas (à esquerda). Em foto mais atual (à direita), a partir de projeto do paisagista Michel Desvigne, o cais ganhou um jardim, os carros perderam espaço e o VLT ocupa boa parte da pista destinada anteriormente aos automóveis. Um grande projeto vem sendo desenvolvido na cidade para diminuir o número de carros em consonância com as ações para evitar o aumento da temperatura no planeta.
Fonte: Bordeaux Métropole.
Disponível em: <<https://www.bordeaux-metropole.fr>>.

e mais próximas aos sonhos fascistas e colonialistas. Em julho de 2020, Elon Musk, fundador e CEO da Tesla, maior desenvolvedora de carros elétricos do mundo, escreveu na rede social Twitter: “Vamos dar golpe em quem quisermos! Lide com isso”. Ele se referia à situação política na Bolívia que passava por um golpe de Estado promovido pela extrema direita, e sobre o fato de que mais de 50% dos depósitos de lítio do planeta estejam na Argentina, Bolívia e Chile². Ademais, os carros poluentes descartados na União Europeia ainda terão uma vida longa abaixo da linha do Equador, alimentando novos sonhos decadentes da popularização do automóvel - enquanto a UE endurece as políticas para reduzir a emissão de CO₂, muitas empresas desses países exportam os carros obsoletos para o Sul Global³.

Passamos séculos tentando nos transformar nas cidades europeias, sem nunca chegar lá. Desconsideramos o tempo todo que, apesar de enfrentar processos globais, nossa realidade é diferente, nosso clima e história são diferentes. A grande maioria da nossa população é extremamente vulnerável e está empenhada em sobreviver à tragédia brasileira, sem tempo para reivindicar uma outra cidade, apesar de saber onde ela não se realiza. Nossa elite, com seu pacto colonial, parece ter prazer com o depauperamento e subordinação das classes sociais mais baixas. Não suportam que algum possível estado de bem estar social possa chegar a pessoas fora do círculo de uma sociedade de castas e privilégios, na qual as diferenças são caladas com violência e qualquer ameaça ao lucro resulta em “chumbo no lombo” dos que reclamam e protestam.

82

Reconstituir os fios que nos trouxeram até aqui ou imaginar linhas de fuga potentes que sejam capazes de nos retirar da vocação da cidade moderna são ações árduas, principalmente porque continuamos sob influência de novas lutas urbanas relacionadas ao “direito à cidade”, conceito lefebvriano que vem ganhando novos sentidos com o agravamento da crise climática e o avanço do neoliberalismo. Ainda assim, muitas lutas não são capazes de avançar neste “direito” porque este precisa ser discutido também enquanto ética.

As mobilidades, assim como a crise climática (e ambas estão imbricadas e implicadas), nos têm ensinado que é preciso uma nova ética. O uso do automóvel não pode estar circunscrito ao direito ou a nossa possibilidade de escolha. A “manção da liberdade”, como diz Chakrabarty (2013), tão difundida no holoceno e assentada fortemente na indústria do petróleo, na emissão de gases de efeito estufa, não pode mais balizar a vida nas cidades. Esta é apenas uma das convenções que precisam ser desfeitas.

Ao discutir a cidade, Isabelle Stengers (2000, p. 3) concorda que as convenções são “estáveis” e que, dessa forma, ganham “confiança”. Mas se a cultura tem o papel de estabilizar o que se põe como conflito, como ela acredita, também é verdade afirmar que o papel da cultura é desestabilizar e criar o dissenso. Assim é a visão disruptiva de Ailton Krenak (2020) para quem as cidades são “sorvedo-

res de energia” totalmente dependentes da eletricidade: “Muitas pessoas vivem sozinhas nesses centros, deixamos de ser sociais porque estamos num local com mais de 2 milhões de pessoas” (KRENAK, 2020, p. 13).

Devemos sim desconfiar das convenções e é disso que se trata o “desinventar a cidade” que intitula este ensaio, numa referência óbvia à conferência de Stengers (2000). Se para ela, “passar o sinal vermelho” pode não fazer com que o padeiro se recuse a vender pão a alguém, isso deveria mudar no século XXI. Passar o sinal vermelho deveria ser tão grave quanto uma pessoa que encontra condições de caminhabilidade utilizar o automóvel para percorrer uma distância de menos de um quilômetro, emitindo CO₂, porque acredita que tem “liberdade” ou “direito” a isso.

Tem sido um desafio desnormalizar, desnaturalizar processos e falar, especificamente, das ideias e convenções estabelecidas, da herança maldita do que se estabeleceu como paradigma de cidade, na qual o automóvel tem papel determinante. Além disso, é preciso ir de encontro à política neoliberal e sua mitificação do progresso, do trabalho e da produção desenfreada e irresponsável. É preciso pensar em não-desenvolvimento, em redução máxima de produção, em reaproveitamento. É preciso fazer parar a roda mortal do Capitaloceno que prefere queimar seus produtos⁴, descartar alimentos e roupas, a ver uma sociedade igualitária e verdadeiramente ecológica.

83

A CIDADE COMO UM CORPO: QUANDO A PANACEIA É A AUTO ANIQUILAÇÃO

E se a cura para os males da cidade fosse...o fim da própria cidade? É evidente que a criação retórica e também paradoxal dessa ideia é uma forma de radicalizar o pensamento sobre as mudanças que precisam acontecer; falamos de aspectos sedimentados na cultura e, sendo assim, falamos sobre uma tarefa difícil.

As leis possuem limites quando não são um desejo coletivo, consensual e quando o sistema de justiça também está inserido no fenômeno da colonialidade. Da mesma forma é a cultura. Só podemos realizar mudanças efetivas a partir dela e o fato é que não temos ainda novas práticas difundidas que possam dar conta de uma transformação radical da cidade. Tudo é feito a passos lentos, como exige o tempo histórico. Entretanto, eventos severos ligados ao clima colocam a tragédia e a destruição como uma possibilidade de mudança - o que veremos mais à frente. Mas, voltando à investigação de como chegamos aqui, não há dúvida de que a associação da cidade com o corpo na cultura ocidental tenha sido uma das causas de tal tragédia e destruição.

Os atenienses já faziam analogia entre corpo e construção. Mas pensar a cidade propriamente como um corpo foi uma invenção da Idade Média, sendo João de Salisbury um dos primeiros a estruturar esse pensamento na Paris do ano 1.159 (SENNETT, 2003) - ideia que influenciou diversos pensadores e construtores

do espaço urbano. Foram as construções discursivas da “cidade como um corpo” que deram base para as modificações urbanas que iriam acontecer com mais força a partir do século XIX. Junte-se a isso a noção de população, um “novo corpo” para Foucault (1999, p. 292) - que criou uma forma diferente de pensar as cidades - já que é no espaço urbano que a população tem se concentrado majoritariamente nos últimos séculos.

Esse processo de antropomorfismo deixou um legado: a suposição de que a cidade deveria funcionar como um corpo com suas artérias livres. A cidade como um corpo humano emergiu como um espaço de poder a ser controlado, moldado. Como explica Sennett (2003), desde o início da história da urbanidade, e mais fortemente em Roma, as linhas do corpo, templos e cidades revelavam os princípios de uma sociedade bem organizada e que, posteriormente, seria altamente valorizada e cultuada na modernidade.

Em termos urbanísticos, vale pensar que 100 anos antes da influência demolidora do Barão de Haussmann na Paris do século XIX, o Marquês de Pombal aproveitou a terra arrasada da cidade de Lisboa com o terremoto de 1755 para enterrar de vez a cidade medieval lisboeta, “(...) alargando ruas que, desde 1701, já estavam sendo reformadas para a passagem de carruagens maiores, quadriculando quarteirões, impondo uma modernidade que a cidade portuária teimava em não aceitar” (TROI, 2021, p. 160). A historiadora Mary Del Priore (2015) notou que o terremoto foi essencial para a implantação do projeto de cidade moderna de Pombal.

84

No século XX, organizar o espaço de forma precisa foi a obsessão do pensamento de Le Corbusier, o pai do urbanismo moderno, que teve suas ideias aprimoradas e propagadas por Oscar Niemeyer e Lúcio Costa com uma das mais emblemáticas - senão a maior - cidade modernista: Brasília. Basta fazer um passeio pelas cidades do interior paulista e constatar as centenas de cidades construídas de forma quadriculada, em inspiração a esse modelo urbano. A cidade setorial dividida, organizada racionalmente, longe do paradigma do labirinto medieval o qual dificultava a vigilância e impedia o fluxo dos artefatos modernos, em especial, do automóvel. “A cidade livre com suas artérias em fluxo contínuo”, propaganda enganosa que até hoje alimenta os constantes planos e reformas urbanas que já nascem velhos, justamente por tentarem resolver problemas insolúveis pois se assentam em um modo de vida insustentável.

Mobilidade de uns, imobilidade de outros. A ilusão da cidade bem organizada circunscrita às áreas luminosas, como diria Milton Santos (2006), não elimina as áreas opacas, àquelas onde foram relegados os corpos dissidentes, a multidão de pessoas negras minorizadas que faz do Brasil um dos campeões da falta de água e esgoto⁵, de moradias irregulares, da falta de transporte público, de uma maioria que vive à margem do conforto da vida moderna, a qual ainda é um sonho distante para muitos. Quando pensamos nas cidades metropolitanas, a ideia de acessibilidade vale para poucos.

Além da falta de universalidade (e sabemos que ela é mais uma das ilusões da modernidade), em 300 anos de disciplinamento das cidades, nunca houve tamanha combinação entre controle social, sequestro do espaço público e morte aos centros urbanos. Esse dispositivo só sobreviveu em função da ideologia carrocrata que inventou a cidade contemporânea, lugar perigoso, de passagem, abandonado aos desígnios da especulação imobiliária.

O carro é assim o objeto complexo que gerou um novo sentido de saber: com o fordismo, influenciando todas as outras formas de produção, e com ele mesmo se tornando o elo das cadeias produtivas. Com o passar dos anos, o automóvel contribuiu para a degradação da vida nas cidades, prejudicando sua função primeira como o local da convivência e das diferenças. A invenção do automóvel e o incentivo à mobilidade individual privada como novo paradigma de locomoção nos grandes centros urbanos alterou nossa percepção de tempo e espaço, modificou nossas relações humanas na urbe e nos transformou em pessoas que passam o tempo com medo de serem atropeladas - percepção que também atravessou Kopenawa ao visitar a cidade: “Não durmo bem, só como coisas estranhas e vivo com medo de ser atropelado por um carro! Nunca consigo pensar com calma. É um lugar que realmente provoca muita aflição” (KOPENAWA, BRUCE, 2015, p. 436).

A cidade passou a ser o local onde o afastamento e o isolamento passaram a ser a regra. O fenômeno teve origem na “terra que treme” do século XIX, mas depois tornou-se comum nas metrópoles e a partir dos anos 50, com a ascensão do *american way of life*. A segregação espacial e suburbanização francesa no século XIX, acompanhadas pela norte-americana no século XX, fez surgir os bairros racialmente homogêneos com suas habitações suburbanas, os condomínios e a invenção do cotidiano congestionante, as *highways* e Avenidas Paralelas⁶ e seus movimentos diários de rota casa-trabalho-casa que abarrotam nossas cidades em horários de rush. Tudo programado, um caos planejado. Em se tratando de países do Sul Global, soma-se a esse cenário o racismo estrutural, a violência em razão da degradação social, da pobreza, da falta de oportunidades e da alta rentabilidade do mercado de segurança, que agrava e incentiva ainda mais esse modo de vida.

Amplamente exportado para o mundo globalizado, esse fluxo diário de pessoas em seus automóveis que percorrem longas distâncias até seus trabalhos está centrado no regime patriarcal branco. A ascensão dessa masculinidade exigiu um consumo intensivo de combustíveis fósseis e, para a classe trabalhadora ou média, empregos dependentes desse consumo. Esse dispositivo levou Cara Dagget (2018) a cunhar o conceito de “petromasculinidade”: “extrair e queimar combustível era uma prática de masculinidade branca e de soberania americana, de tal forma que o poder explosivo da combustão poderia ser grosseiramente igualado à virilidade” (DAGGETT, 2018, p. 32).

DESINVENTAR A CIDADE

O marxismo e outras teorias materialistas são unânimes em afirmar que estabelecemos relações sociais através de objetos e coisas que produzimos e fazemos circular. Não existe história humana desmaterializada. Somos constituídos e criamos agência com ferramentas, objetos, construções, máquinas, etc. Como afirma o novo paradigma da mobilidade (URRY, 2010), humanos nada mais são que diferentes objetos e significados dentro de um sistema - o que também colocou as mobilidades como um dos fenômenos mais importantes do nosso tempo. Essa tentativa de criar uma ciência social movente está assentada nas teorias da complexidade, com forte amparo na interdisciplinaridade. Fugindo das dicotomias, a preocupação está no papel constitutivo do movimento no funcionamento de instituições, na estruturação da cidade, na criação de práticas sociais e no fluxo de pessoas, ideias e coisas.

Diferente das teorias que estudavam as mobilidades até o final do século XX, o novo paradigma da mobilidade mostrou que a suposta separação do público e privado é apenas mais uma convenção não obedecida quando falamos de mobilidade. O carro é o maior exemplo dessas brechas e falhas do sistema de convenção, porque ele é um ente privado que domina e determina por completo um espaço que deveria, em tese, ser público.

86

Tenho me esforçado para desnaturalizar certos aspectos da vida na cidade, em especial o uso das mobilidades motorizadas. E mesmo sendo um cicloativista e entusiasta da bicicleta, jamais eu afirmaria, de maneira romântica e utópica, que as bicicletas sejam a solução para os problemas urbanos relacionados à locomoção, porque não são - principalmente se falarmos da realidade de acesso e infraestrutura necessária para seu uso seguro. Mas todos concordamos, exceto os carrocratas, que a mobilidade ativa é vital para uma cidade mais diversa e um elemento fundamental para contribuir com a diminuição da emissão de CO₂ (TROIA, 2021). E não estamos falando de um número pequeno, pois estima-se que há mais de 33 milhões de bicicletas no Brasil (PEREIRA, 2021) e que, mesmo em silêncio e sem visibilidade, elas têm contribuído com a imaginação de um outro mundo e o estabelecimento de novas práticas que possam reverter o enorme buraco em que estamos metidos.

Olhando a história, percebemos o papel contraditório da inserção das mobilidades na vida humana e dentre eles, alguns que sinalizam possíveis respostas para os problemas presentes.

Bicicleta e automóveis impactaram as cidades desde a sua invenção. Relativamente normalizada nos dias de hoje, exceto para as pessoas automobilistas que consideram as ruas exclusividade delas, o surgimento da bicicleta causou um alvoroço em cidades como Paris e Londres no final do século XIX. Naquele tempo, a bicicleta representou uma ameaça aos pedestres e à diversidade das ruas. Mes-

mo em Salvador, o objeto foi visto como ameaça na primeira década do século XX, principalmente para as carroças puxadas por animais que podiam se assustar com a bicicleta (TROI, 2021).

Nesse sentido, o carro também representou uma mudança radical para as ruas. Na Inglaterra vitoriana, por exemplo, a *Red Flag Law* (lei da bandeira vermelha), obrigava o automóvel a se movimentar à velocidade máxima de 6,4 km/h e com uma pessoa que vinha a sua frente com uma bandeira vermelha, alertando a todos de que algo potencialmente perigoso se aproximava - lei que evidentemente caiu, com a popularização dos automóveis e o domínio desses na paisagem urbana.

Disciplinar as ruas foi uma das principais tarefas para urbanistas nas primeiras décadas do século XX. Na Salvador de 1927, com o aumento dos artefatos móveis como bondes, automóveis e bicicletas, a ação do governo foi tentar proibir e regular o tráfego de pedestres (*sic*). Ou seja, a ideia “genial” dos governantes da época era extirpar o modo de locomoção mais importante da cidade, que há três séculos atravessava a história urbana da capital baiana, porque a prioridade do momento era atender às demandas dos modos de se mover da modernidade, em especial os automóveis e bondes. Já naquela época, o transporte urbano por trilhos fora privatizado em favor de companhias norte-americanas que ofertavam um péssimo serviço, mas que conferiam ares “civilizados” nos trópicos, levando todos a crer que aquela era a cidade ideal a ser cultuada.

87

Continuamos a correr apavorados dos carros, que têm salvo conduto para acelerar acima da velocidade permitida. Se algo ocorrer, foi “acidente”. Considero acertada a decisão da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, na NBR 10697, que substituiu a denominação “acidente de trânsito” por “sinistro de trânsito”. Afinal, não podemos considerar que esses eventos sejam fortuitos, mas sim resultado de negligência e de uma cultura que secularmente têm ignorado as consequências da hegemonia dos carros nas cidades.

O fato é que os artefatos móveis foram introduzidos na vida mundial e nacional a partir de novas práticas sociais e, evidentemente, isso só aconteceu com muita propaganda (TROI, 2021) e sob interesse e articulação do capitalismo global, principalmente quando falamos do automóvel e de sua poderosa indústria, os quais alteraram nossa relação com o tempo e espaço, aumentando o nosso engajamento com a velocidade.

Nesse percurso histórico, os carros venceram a batalha, tornando-se hegemonia na ocupação das ruas da grande cidade, relegando espaços menores para outras formas de mobilidade e condenando as ruas apenas a atividade de locomoção - sendo que, historicamente, elas foram usadas para o comércio, lazer, criatividade e atividade política (BERTOLINI, 2020). Precisamos ter em mente que o aparecimento do automóvel é uma coisa absolutamente nova dentro da histó-

DE

Gerente: *Aristides Marbach*

Red. e Adm. — Rua Santos Dumont
n.º 5 e Corpo Santo n. 51

End. Teleg.: TARDE — ANNO 15 — 5.772

MÃO E CONTRAMÃO

A policia de costumes vae regularisar o trafego de pedestres



A BAIXA DOS SAPATEIROS, NUMA HORA DE TRANSITO FRACO

Nesta santa terra, privilegiado lugar, onde se goza saude, apezar da porcaria circumdante, ninguem tem pressa. E' commum, por não poder romper a massa de desoccupados que tomam certos passeios o transeunte ter de descer ás calçadas, em risco de ser atropelado pelos vehiculos.

Ha tempos, A TARDE, devido embaraços em que, muitas vezes, se encontram os pedestres, lembrou um meio de evitar esse mal, estabelecendo, a exemplo do que se pratica em outras capitães, o serviço de "mão" e "contra mão".

Duma feita uma figura de representação da nossa sociedade, após alguns instantes de "balancê" com o seu "vis-a-vis" tomou forte pisadella nos callos.

O offendido, apezar de ser um cidadão educado, perdeu por completo a cabeça e vibrò um formidavel socco no causador dos seus soffrimentos.

Foi devido a esses e outros factos que A TARDE como diziamos — lembrou um meio par aos pedestres se locomoverem de uma parte para outra sem atropelos nem embaraços.

E é muito facil: um transeunte dá simplesmente a sua esquerda ao outro e está tudo resolvido.

A BAIXA DOS SAPATEIROS — A PRIMEIRA ARTERIA ESCOLHIDA

A policia de costumes — em tão boa hora creada entre nós — vae, suavemente, procurando levar o nosso povo, a certos habitos, que, até então apezar de muito contribuírem para o atraso da cidade, ninguem lhes

superintende esses serviços de costumes vehiculos, vae pôr em pratica de proxima segunda-feira em diante, na rua Dr. J. J. Seabra, antiga Baixa dos Sapateiros, por ser uma das arterias mais movimentadas, os meios mais efficientes para a locomoção dos pedestres e o transito dos vehiculos, sem accidentes.

Sobre isso esteve elle, hontem, em conferencia com o secretario da Policia, o qual pôz á sua disposição pessoal para esse myster.

COMO VAE SER FEITO O TRANSITO

Como já dissemos acima o primeiro lugar escolhido foi a rua Dr. J. J. Seabra.

As pessoas que tiverem necessidade de ir ao Mercado da Baixinha ou mesmo nos seus arredores, a partir de S. Miguel, deverão tomar o passeio á direita, o que corresponde ao Mercado.

As que forem em casas do outro lado tomarão o passeio á esquerda.

E' etminantemente prohibida a aglomeração nos passeios. Só podem ficar nos pontos de bondes, os que effectivamente estiverem esperando o vehiculo, e isso mesmo na ponta do passeio, afim de não empatar o transito.

Os automoveis que subirem a ladeira do Taboão ou descerem a do Pelourinho, Carmo e a do Paço, entrarão pela rua das Flores, afim de tomar a mão ao largo do Ramos de Queiros.

São estas, mais ou menos, as ultimas determinações da policia de costumes, as quaes serão mais circumstantemente em edital no "Diario Official".

Agora, o delegado Aristides Marbach, que

ria milenar das cidades. As ruas não podem e nem devem ser exclusividade dos automóveis porque elas não foram feitas para eles. Até o século XIX, podemos constatar a diversidade de pontos de vistas e usos das ruas e das cidades, se comparados aos dias de hoje (Fig. 4), o que não deixa dúvidas de que a inserção dos carros no espaço urbano deixou as cidades bem menos interessantes.

Toda a transformação na nossa maneira de se mover pela cidade impactou e impacta a nossa relação com as estruturas urbanas e também influencia a socialização entre as pessoas. Ao longo do tempo, as noções sobre o que é privado e o que é público também foram alteradas.

Os novos estudos sobre as mobilidades abriram o campo de investigação urbana para outros olhares, a exemplo dos conflitos sociais e os cruzamentos com os marcadores da diferença (classe, gênero e raça). Constatamos, assim, que a história das mobilidades é uma história de barreiras, uma história de desigualdade e também de lutas urbanas. Concordo com Laura Kemmer (2020) quando afirma que a infraestrutura da cidade gera vínculos sociais e, conforme estudo que realizei em Salvador, os serviços de mobilidade fizeram emergir uma coletividade urbana que foi um canal de insatisfação social (TROI, 2021). Como uma encruzilhada, a mobilidade passa a ser um ponto chave para pensarmos a desinvenção da cidade.

Página anterior: Figura 3. Fac-símile da capa do jornal A TARDE de 25 mar. 1927 com notícia sobre a regulamentação do tráfego de pessoas pela polícia de costumes. Desde a invenção da cidade moderna, pedestres nunca foram prioridade: “Mais de 30 anos depois da inserção do primeiro automóvel na cidade, o que percebemos pelos relatos é a permanência e acirramento da disputa nas maneiras de ocupar a cidade e que, de certa forma, persistem nos dias atuais, em velhos problemas que apenas se atualizam”. (TROI, 2021, p. 229).

Próxima página: Figura 4. Nova Iorque, em 1900, ainda sem a presença massiva dos automóveis e com uma diversidade de atividades na rua. Fonte: domínio público/Detroit Photography (TROI, 2021, p. 156).

Ao estudarmos esse campo, um misto de sentimentos invade a mente das pessoas pesquisadoras. A situação de impotência é imensa, porque muitas coisas parecem impossíveis de serem mudadas em função da complexidade da vida contemporânea e em função da dependência da infraestrutura criada no último século, mesmo sabendo que ela é e sempre será insuficiente.

Talvez contemos com um auxílio de Gaia para acelerar ações mais efetivas na desinvenção das cidades. Mesmo que ela seja “surda às nossas súplicas” (STENGERS, 2000, p. 5), devemos ouvir os cientistas que falam por ela e nos preparam para o pior.

Dados recentes revelam que até o final do século XXI diversas cidades litorâneas brasileiras vão sofrer com os impactos das alterações climáticas, entre elas Salvador. Esta “cidade movente” (TROI, 2021) que, desde a sua fundação, tem estabelecido uma relação determinante com os modos de se mover e criando vetores de expansão até





COPYRIGHT 1909.
BY ESTABLISHMENT PHOTOGRAPHY

mesmo em cima do mar com seus aterros seculares, deverá ser uma das mais impactadas em um cenário no qual não acontecem medidas de mitigação do aumento da temperatura no planeta. A previsão de cenários apocalípticos com a subida do nível do mar exige de todos - mas especialmente dos tomadores de decisão e gestores - um planejamento para a adaptação, o que tem acontecido de forma muito tímida, mais com retórica do que com ações concretas.

O capitalismo despreza a política porque a arte do acordo, da conversa, da negociação impõe limites ao apetite infindável do capital. Se a palavra de ordem da cidade moderna fabricada era “circulem”, talvez a nova palavra de ordem para a cidade do século XXI seja: parem, sintam, reparem, aproveitem a cidade.

Se a cidade tem se expressado como um espaço ambíguo no qual o carro explana o próprio paradoxo da urbanidade - de um ente privado que domina e determina como deve se estabelecer as relações de força no espaço público - questiona-se: como acreditar na separação entre público e privado nas cidades? Vejo que essas fronteiras são apenas ilusórias e servem para que aqueles que detêm a hegemonia continuem tratando as dissidências ao seu bel prazer, com remoções e delimitações de quem pode circular, onde e como.

As convenções podem até funcionar de maneira mais efetiva nos países “desenvolvidos”, mas como crer nelas no Brasil, se elas são quebradas a todo tempo? Não existe convenção que não tenha brechas por onde escapam todo o desejo de uma sociedade fascista, na qual o capital tem poderes absolutos sobre todos que fazem a cidade.

LINHAS FINAIS: E NÓS COM ISSO?

O fim do Ministério das Cidades depois da ascensão do governo militar de extrema direita representado pela eleição de Jair Bolsonaro foi um retrocesso enorme para as políticas urbanas que vinham sendo construídas no Brasil. A extinção do Conselho Nacional das Cidades e o enfraquecimento de legislações amparadas pela Carta de 1988, que davam ênfase à função social da cidade, foram um duro golpe na sociedade civil organizada que já tentava a duras penas influenciar as decisões sobre o espaço urbano. Constatamos, mais uma vez, que não existe luta vencida e que é preciso manter-se em estado permanente de reivindicação.

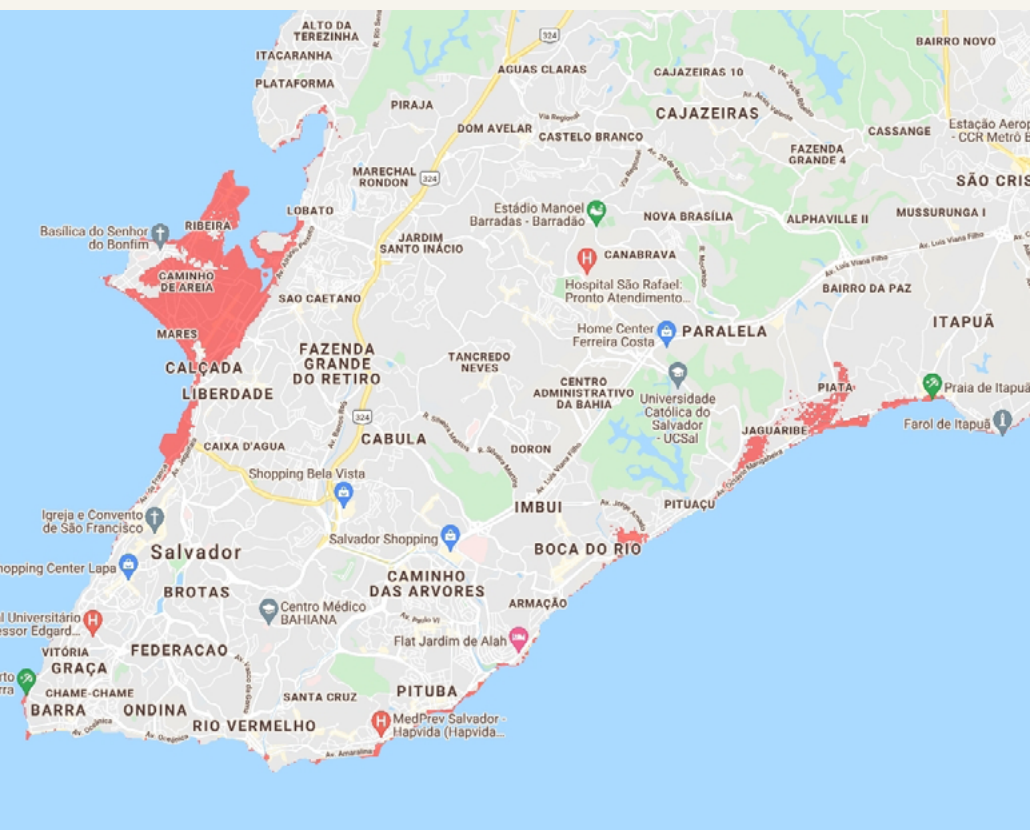
Apesar da exaustão e do pessimismo refletidos neste ensaio, não gostaria que ficasse a impressão de que defendo que as lutas urbanas não mereçam ser lutadas. Ao contrário, não nos resta outra opção a não ser continuar o embate

Figura 5. As áreas em vermelho serão as provavelmente alagadas segundo as projeções científicas para 2100, em cenário onde nenhuma medida para mitigação climática é tomada pelos países: “Tanto a Gamboa de Baixo como a região do Comércio e Calçada possuem grandes chances de serem inundadas até o final do século. Eventos climáticos severos já vêm ocorrendo nesses locais, a exemplo das chuvas que ocorreram em novembro de 2019” (TROU, 2021, p. 278-279)

contra as hegemonias. Fica também evidente que a prática de investir recursos públicos em torno de ganhos privados, inaugurada pelo Barão de Haussmann na “terra que treme” no século XIX, continua a ser a tônica da gestão das cidades no século XXI. Qualquer possibilidade de mudança nesse cenário passa por uma mudança radical de governar as cidades, quebrando os laços históricos que unem governos e especulação, esta última representada pelo apetite sem fim do mercado imobiliário e da indústria automotiva.

Nossas pesquisas podem influenciar políticas públicas, mesmo sabendo que essas parecem insuficientes para resolver o problema central que, de forma inextricável, parece ser o fim da própria cidade tal qual a conhecemos. Descobrir outros caminhos que nos levem a novos modelos de urbanização passa por uma ampliação do olhar de pessoas pesquisadoras para bairros, cidades menores do interior e por iniciativas que acontecem longe dos olhos daqueles que administram o espaço citadino.

Dados do IBGE, divulgados em 2021⁷, revelaram que dos 5.570 municípios brasileiros, apenas 17 possuem mais de 1 milhão de habitantes, sendo 14 deles



capitais de estados. Esse grupo concentra 21,9% da população ou 46,7 milhões de pessoas. Outras 49 cidades têm mais de 500 mil moradores e 326 possuem mais de 100 mil pessoas. Apesar de uma grande parcela da população brasileira se concentrar nas grandes cidades, cerca de 14% da população vivem em cidades de até 20 mil pessoas, o que equivale a 3.770 municípios. Na preocupação legítima de realizar pesquisas em grandes cidades inseridas em processos complexos e globais que interferem na mobilidade, na moradia, mas que têm avançado muito pouco nas últimas décadas, deixamos de aprender com o que acontece no interior do país. Muitas cidades são carentes de pesquisas que podem ajudá-las a evitar o caminho enveredado por grandes cidades brasileiras.

Se a cidade continua inimaginável, se tornando inclusive um pólo de expulsão populacional, é porque nos conglomerados urbanos atuais não se realiza plenamente o direito de todas as pessoas. Pretos e pobres continuam sem acesso pleno à cidade, mulheres cis e trans continuam ameaçadas em ruas perigosas e propícias a serem violentadas até mesmo dentro do transporte coletivo.


Porque os urbanistas não podem sonhar com a “autenticidade serena das antigas aldeias” (STENGERS, 2000, p. 8)? O reconhecimento do outro, da outra, e a apropriação da cidade se realizam em muitos bairros de Salvador, nas comunidades cariocas, nas periferias do país, em lugares mágicos como Afuá, no Pará, a cidade de palafitas onde só existem bicicletas... A sociedade civil tem feito muito mais, sonhado mais que os responsáveis pela gestão da cidade. São por esses lugares que também precisamos guiar o nosso olhar.

Nosso dever é alertar as cidades menores sobre os perigos da sedução das lógicas carrocratas e urbanas da modernidade que infestaram os grandes centros. O devir Paris, o devir New York, o devir São Paulo devem ser interrompidos por um devir anti urbano, caminhante, cadeirante, acessível e verde. Com isso, não estou afirmando que seja tarefa fácil desfazer o já feito na periferia da periferia do mundo. É uma missão homérica com barreiras culturais imensas a serem transpostas, sendo uma empreitada equivalente a trocar o pneu de um carro com ele andando para depois jogá-lo numa ribanceira.

Tomar o espaço das ruas sequestrado pelos carros pode ser uma primeira meta na desinvenção da cidade, assim como deixar que as árvores cresçam sem a preocupação com uma infraestrutura mal pensada ou, nas palavras de Stengers (2000), pelas complicações criadas para lidar com o complexo.

Enterrem-se os fios da energia elétrica, adotem-se energia solar sem burocracias, descubram os rios escondidos embaixo de avenidas, removam pessoas de áreas antes tomadas pelas águas e pelas florestas. Deixemos o

mato crescer em paz. Ocupemos os prédios abandonados e especulados pelo capital, ocupemos as áreas centrais com populares que sofrem nas encostas perigosas da cidade. Plantemos árvores frutíferas nas ruas e praças para a alimentação de todas as pessoas que querem e necessitam. Transformemos o transporte público em prioridade absoluta, como já prevê a lei que não se cumpre. Tentemos implantar a tarifa zero, realidade em muitas cidades e que, sem dúvida, representaria bem menos gasto que o pagamento de juros que os governos tanto gostam de honrar com os investidores e especuladores. Eliminemos o espaço dos carros, criando faixas para caminhantes, cadeirantes, esquetistas, ciclistas, incentivando as pessoas a ocuparem as ruas como quiserem.

É tempo de deixar a natureza fazer a sua parte e tempo de nós nos adaptarmos aos desígnios de Gaia. “Sonhemos como os babuínos” poderia ser um belo título para um futuro artigo ou mesmo uma máxima a ser adotada pelos humanos nas cidades desinventadas do século XXX. 

NOTAS / REFERÊNCIAS

¹Kopenawa afirmou que tinha sonhos recorrentes com as viagens que passaria a fazer para divulgar a luta do povo Yanomami no Brasil. Em 1990, o xamã esteve em Paris no Tribunal Permanente dos Povos em sessão dedicada à Amazônia Brasileira. Os espíritos Yanomami, chamados de *xapiri*, definiram Paris como *kawêhei urihi*, “a terra que treme”: “Deram-lhe esse nome porque assim que pus os pés lá, ao descer do avião, me senti cambaleante” (KOPENAWA, BRUCE, 2015, p. 422).

²Sobre o assunto, ver reportagem no site Brasil de Fato, intitulada ““Vamos dar golpe em quem quisermos”, diz Elon Musk, dono da Tesla, sobre a Bolívia”, publicada em 25 jul. 2020 e disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2020/07/25/vamos-dar-golpe-em-quem-quisermos-elon-musk-dono-da-tesla-sobre-a-bolivia>>. Acesso em: 12 mar. 2022.

³Sobre o tema, ver reportagem do El País, intitulada “Como a vida dos carros aumenta enquanto a dos humanos diminui”, publicada em 21 jan. 2010 e disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2019/01/07/actualidad/1546870571_450575.html>. Acesso em: 12 mar. 2022.

⁴Só no Reino Unido, estima-se que a Amazon destrua 130 mil itens novos não vendidos, por semana. As denúncias se acumulam em diversos países. Sobre o assunto, ver reportagem intitulada “Amazon destrói cerca de 130 mil itens novos por semana no Reino Unido”, no portal TecMundo, publicada em 22 jun. 2021 e disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/mercado/219697-amazon-destrui-cerca-130-mil-itens-novos-semana-reino-unido.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2022.

⁵Estima-se que 48% da população

brasileira não possua coleta de esgoto e que mais de 35 milhões de pessoas no país não tenham acesso a água tratada. Os dados são do Sistema Nacional de Informação Sobre Saneamento e estão disponíveis em: <<http://www.snis.gov.br/>>. Acesso em: 13 mar. 2022.

⁶Via importante da cidade de Salvador (BA), a Avenida Paralela fez parte de um conjunto de avenidas construídas nos anos 70 ainda sob a influência das reformas urbanas pensadas no início do século XX e que tiveram o EPUCS - Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador, como principal mentor.

⁷Para mais informações consultar o site do IBGE, no item Estimativas da População, disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html>>. Acesso em: 14 mar. 2021.

/

BERTOLINI, Luca. From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? **Transport Reviews**, 06 mai. 2020, p. 1-20.

CÉSAIRE, A. **The complete poetry of Aimé Césaire**. Middletown: Wesleyan University Press, 2017.

DAGGETT, C. Petro-masculinity: Fossil Fuels and Authoritarian Desire. **Millennium: Journal of International Studies**, Vol. 47(1), 2018, p. 25-44.

FOUCAULT, M. Aula de 17 de março de 1976. In: FOUCAULT, M. **Em defesa da sociedade: Curso do Collège de France (1975-1976)**. São Paulo: Martins Fontes, 1999, p. 287-315.

GAARD, G. C. **Rumo ao ecofeminismo queer** [1997]. Revista Estudos Feministas, v. 1, n.19, Florianópolis, jan-abr 2011, p. 197-223.

KOPENAWA, D.; BRUCE, A. Na cidade. In: KOPENAWA, D.; BRUCE, A. **A queda do céu**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015, p. 421-438.

KRENAK, A. **O amanhã não está à venda**. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.

LEFEBVRE, H. **The production of space**. Cambridge, MA: Blackwell, 1991.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MIGNOLO, W. Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, vol. 32, n. 94, junho/2017, p. 01-18.

PEREIRA, G. Estimativa de frota de bicicletas no Brasil. **Journal of Sustainable Urban Mobility**, v. 1, n. 1, 3 mar. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.7910/DVN/YOFPTV>. Acesso em: 10 mar. 2021.

DEL PRIORE, M. **O mal sobre a Terra: uma história do terremoto de Lisboa**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2015.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Editora USP, 2006.

STENGERS, I. **Reinventar a cidade? A escolha da complexidade**. Conferência de abertura do Colóquio “Urbanidades - encontros para reinventar a cidade”, Fundação 93, Citésplanète - Bienal do Meio Ambiente, Departamento de Seine Saint-Denis em colaboração com a ASTS (Association Science, Technologie et Société), França, 2000.

TROI, M. Apropriação cultural, colonialidade e mobilidades no Antropoceno. **RELACult – Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade**, v. 08, no 01, jan.-abr., 2022, artigo no 2236.

TRÓI, M. **Salvador, cidade movente: corpos dissidentes, mobilidades e direito à cidade**. 2021. Tese (doutorado em Cultura e Sociedade), Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021. 336 f.

URRY, J. Mobile sociology. **The British Journal of Sociology**, London School of Economics and Political Science, 2010, p. 347-366.

WILLIAMS, R. **Cultura**. São Paulo: Editora Paz e Terra S.A., 1992.