

histórias do cotidiano

Luiza Vidotto

histórias do cotidiano

Luiza Vidotto

Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo + Design

Orientado por Eduardo Costa

Dezembro 2021

Agradecimentos

À minha mãe Eugraci e à minha tia Maria Ignez por serem meus alicerces, exemplos de inteligência, determinação e generosidade.

Aos meus irmãos, Giuliano e Vinícius, e à minha irmã, Isabelle, por serem parte de mim.

Aos meus amigos e amigas Catarina, Otávio, Maria, Nacho e Daniel por estarem ao meu lado durante esse ano de trabalho, por todo o carinho e pelas inúmeras trocas que me fizeram chegar até aqui.

Ao Eduardo por ter topado essa pequena aventura e contribuído de maneira muito leve e enriquecedora.

À FAU por ser tão marcante e estimulante e a todas as pessoas que lá cruzaram meu caminho de alguma forma e participaram do meu crescimento e aprendizado.

À Marina e à Tutty.

"Uma flor nasceu na rua!
Passam de longe, bondes, ônibus, rio de aço do tráfego.
Uma flor ainda desbotada
ilude a polícia, rompe o asfalto.
Façam completo silêncio, paralitem os negócios,
garanto que uma flor nasceu."

A Flor e a Náusea, Carlos Drummond de Andrade

Este trabalho foi desenvolvido para o formato impresso.

Refer

Refer

Referê

Publicações e Int

Guy Debord.

Vito Acconci.

Regina Silveira

Radek Comm

Coletivo Por

Exposição

Cidade Grã

Monolith C

La Metrôp

Latina: 18

Decoloni

Audiov

As Mã

Blow

Way

O C

En

O

Falle

Bru

Lu G

Literatura

Berenstein
Jacques, Paola.

Campbell, Brígida

Cançado, Welliv

Carrón, Ulises.

Costa, Eduard

Debord, Guy.

De Certeau,

Dilger, G.; L

Pereira Fil

Do Rio, Jo

Gorelik, A

Halbwa

Menes

Toleck

Pereir

César

Rede

Roll

O processo de produção das paisagens da interseção visual. O primeiro tradicional do transformação projeto. Nesse (2005), bus modernidade das cidades à reflexão s

Por outr permitem alçada a a central cidades parte do enquant enquan signific

O r americ os anr e à ir com regiã O q agr hoj loc

al n c cotidiana nas cidades latino-americanas, ao relatar os saberes acumulados durante trajetos rotineiros realizados a pé ou em transporte público, por moradores de grandes centros urbanos da região. Tais relatos são narrados por meio de textos e imagens, mas também traduzidos para um mapa de pictogramas, representativos dos principais temas que emergiram da memória de cada trajeto. A ativação dessa memória propicia um registro afetivo da utilização do espaço público, bem como uma reflexão sobre a construção do cotidiano urbano

Já *Cartela de desejos* abrange as aspirações individuais e coletivas da população em sua relação com a concepção da realidade urbana. O texto, em formato de conversa, gera uma pequena coletânea dos desejos que motivam os passageiros de ônibus da cidade de São Paulo. Essa coletânea de desejos confirma a transformação das demandas estruturais da vida urbana em objetos de consumo e, ao mesmo tempo, revela a dissonância entre as necessidades comuns e as ambições individuais da população.

histórias do cotidiano

Histórias do cotidiano se trata de uma pesquisa sobre o cotidiano nas cidades que deu origem a duas publicações: *Mapas da experiência* e *Cartela de desejos*. Ambas partem da vontade de produzir conhecimento sobre as cidades a partir da perspectiva da experiência e da percepção de seus cidadãos-usuários, para além da perspectiva técnica dos arquitetos-urbanistas, respaldados por dados estatísticos e geográficos. Nesse espaço, entre a representação da cidade construída e da cidade percebida, pretende-se provocar uma reflexão a respeito da produção do meio urbano no presente, mas também sobre as possibilidades de sua formulação no futuro.

Mapas da experiência coloca foco sobre a vivência cotidiana nas cidades latino-americanas, ao relatar os saberes acumulados durante trajetos rotineiros realizados a pé ou em transporte público, por moradores de grandes centros urbanos da região. Tais relatos são narrados por meio de textos e imagens, mas também traduzidos para um mapa de pictogramas, representativos dos principais temas que emergiram da memória de cada trajeto. A ativação dessa memória propicia um registro afetivo da utilização do espaço público, bem como uma reflexão sobre a construção do cotidiano urbano

Já *Cartela de desejos* abrange as aspirações individuais e coletivas da população em sua relação com a concepção da realidade urbana. O texto, em formato de conversa, gera uma pequena coletânea dos desejos que motivam os passageiros de ônibus da cidade de São Paulo. Essa coletânea de desejos confirma a transformação das demandas estruturais da vida urbana em objetos de consumo e, ao mesmo tempo, revela a dissonância entre as necessidades comuns e as ambições individuais da população.

"Todo relato é um relato de viagem - uma prática do espaço."
Michel de Certeau, 1998

Histórias do
Cotidiano
Estudo sobre
as experiências
urbanas na
América Latina

*mapas da
experiência*

Luiza Vidotto

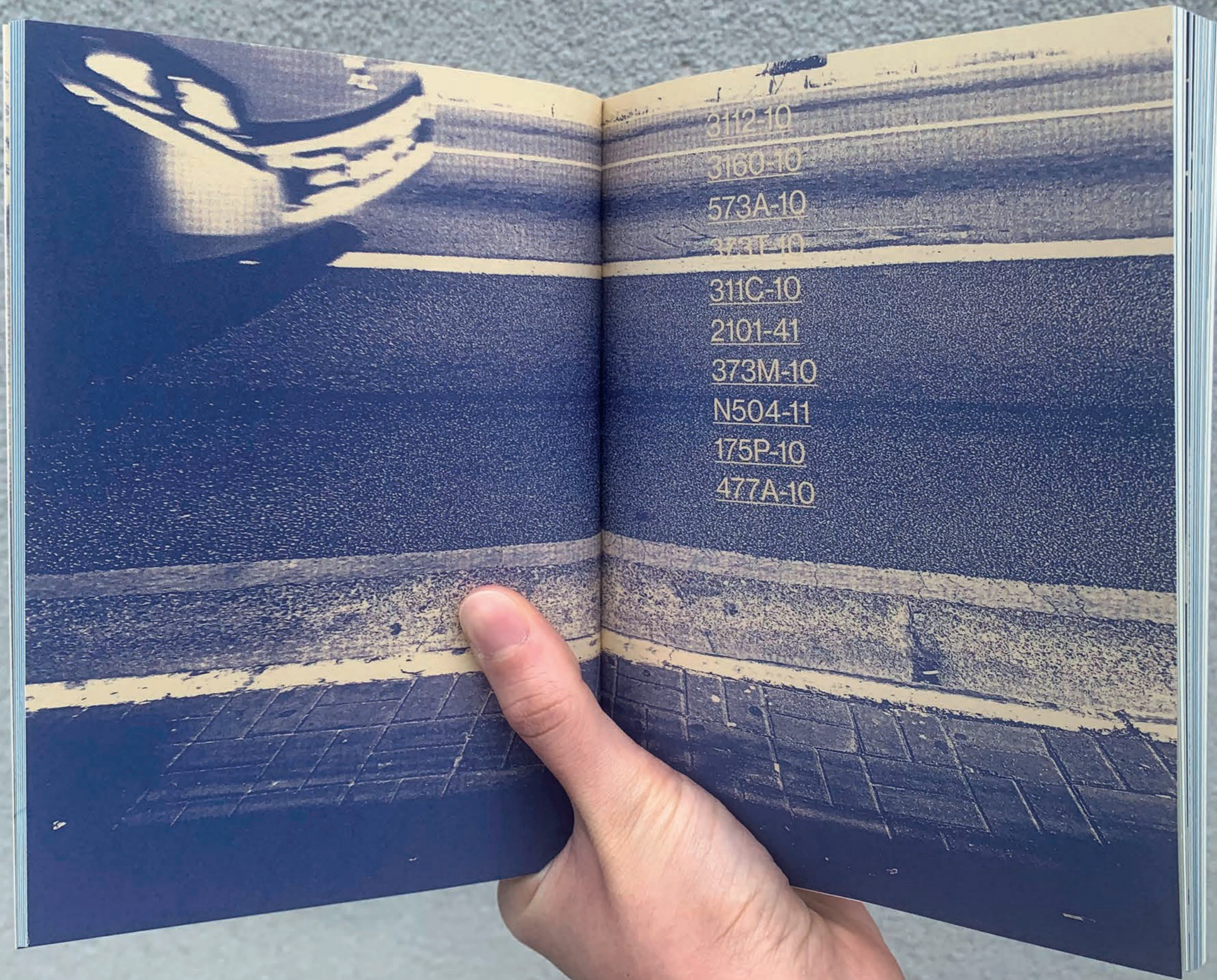
- CASA ATUAL
- CASA ANTIGA
- CASA DE AMIGO
- CASA DE FAMILIAR
- CEMITÉRIO
- FRONTEIRA
- ESTAÇÃO BRT
- ESTAÇÃO TELEFÉRICO
- UNIVERSIDADE
- POLÍCIA/PRESÍDIO
- IGREJA
- MUSEU/CENTRO CULTURAL
- CLUBE ESPORTIVO
- PARQUE
- ÁRVORE
- ESTAÇÃO TREM/METRO
- PONTO ÔNIBUS
- WWW
- RIO
- ESCOLA/CURSINHO
- TRABALHO
- CIRCO
- TEATRO
- SAUNA/STRIP-TEASE
- PRAÇA
- MURO/GRADE/PORTÃO
- PONTO MOTOTÁXI
- ESTAÇÃO BICICLETA
- INUNDAÇÃO
- BIBLIOTECA
- EQUIPAMENTO PÚBLICO
- FESTA/SALÃO DE EVENTOS
- CINEMA
- RESTAURANTE

- BAR
 - BARRAQUINHA DE RUA
 - SHOPPING
 - COMPRAS DIVERSAS
 - AVENIDA
 - REGIÃO/TRECHO
 - QUILOMBO
 - EDIFÍCIO/CONDOMÍNIO
 - MAR/PRAIA
 - PIZZARIA
 - CAFÉ
 - MERCADO
 - BOCA
 - BAIRRO
 - CICLOVIA
 - VIADUTO
 - MONUMENTO/ESCULTURA
 - MONTANHA
 - SORVETERIA
 - PADARIA
 - FEIRA
 - RUA
 - FAVELA
 - ESCALADA
 - ORLA
 - FÁBRICA
 - AREAL
- NADA DEMAIS/SEM COMENTÁRIOS
- PRESSUPÕE AFETIVIDADE
 - PRESSUPÕE REFERÊNCIA

Histórias do
Cotidiano
Estudo sobre
os desejos
relativos à
cidade

*cartela de
desejos*

Luiza Vidotto



3112-10

3160-10

573A-10

373F-10

311C-10

2101-41

373M-10

N504-11

175P-10

477A-10

histórias do cotidiano

Histórias do cotidiano se trata de uma pesquisa sobre o cotidiano nas cidades que deu origem a duas publicações: *Mapas da experiência* e *Cartela de desejos*. Ambas partem da vontade de produzir conhecimento sobre as cidades a partir da perspectiva da experiência e da percepção de seus cidadãos-usuários, para além da perspectiva técnica dos arquitetos-urbanistas, respaldados por dados estatísticos e geográficos. Nesse espaço, entre a representação da cidade construída e da cidade percebida, pretende-se provocar uma reflexão a respeito da produção do meio urbano no presente, mas também sobre as possibilidades de sua formulação no futuro.

Mapas da experiência coloca foco sobre a vivência cotidiana nas cidades latino-americanas, ao relatar os saberes acumulados durante trajetos rotineiros realizados a pé ou em transporte público, por moradores de grandes centros urbanos da região. Tais relatos são narrados por meio de textos e imagens, mas também traduzidos para um mapa de pictogramas, representativos dos principais temas que emergiram da memória de cada trajeto. A ativação dessa memória propicia um registro afetivo da utilização do espaço público, bem como uma reflexão sobre a construção do cotidiano urbano nessas cidades.

Já *Cartela de desejos* abrange as aspirações individuais e coletivas da população em sua relação com a concepção da realidade urbana. O texto, em formato de conversa, gera uma pequena coletânea dos desejos que motivam os passageiros de ônibus da cidade de São Paulo. Essa coletânea de desejos confirma a transformação das demandas estruturais da vida urbana em objetos de consumo e, ao mesmo tempo, revela a dissonância entre as necessidades comuns e as ambições individuais da população.

"Todo relato é um relato de viagem - uma prática do espaço."
Michel de Certeau, 1998

O processo de investigação que apoiou a produção das publicações descritas acima nasce da interseção entre urbanismo crítico e cultura visual. O primeiro diz respeito à revisão da prática tradicional do urbanismo, aquela que almeja a transformação urbana via diagnóstico, plano e projeto. Nesse novo ciclo do urbanismo (Gorelik, 2005), busca-se questionar os sentidos da modernidade e mergulhar na dimensão cultural das cidades, de modo a agregar outras disciplinas à reflexão sobre o espaço urbano.

Por outro lado, os estudos sobre cultura visual permitem evidenciar a dimensão visual do urbano, alçada a uma posição de protagonismo, dada a centralidade dos debates sobre imagem nas cidades contemporâneas. Dessa forma, o trabalho parte do entendimento da arquitetura e urbanismo enquanto prática multidisciplinar e da visualidade enquanto importante ferramenta para a criação de significados sobre a realidade urbana.

O recorte escolhido foi o das “cidades latino-americanas”, categoria que ganhou força durante os anos 1950 e 1970, devido à produção de estudos e à implementação de políticas e projetos urbanos com o objetivo de, supostamente, emancipar a região do subdesenvolvimento (Gorelik, 2005). O que se observou foi, na verdade, o progressivo agravamento da crise urbana nessas cidades, que hoje lidam com a financeirização das dinâmicas locais de produção do espaço (Pereira, 2017).

Acredita-se que o chamado desenvolvimento almejado para a América Latina resulta um bom negócio para os países mais “ricos”, possível de ser alcançado após anos de apropriação e exploração de outras culturas via colonização (Lang, 2016). Uma vez que esse projeto não nos serve, faz-se necessário buscar alternativas ao desenvolvimento, presentes nas possibilidades de transformação das relações que se tem com as cidades e de construção de novas subjetividades e imaginários urbanos.

Os imaginários urbanos são as simbologias de cidade criadas por seus habitantes, a partir dos significados gerados na vivência do espaço construído. Essas simbologias são moldadas de acordo com as fantasias e os desejos manifestados pela coletividade, ao apropriar-se do processo de

urbanização (Silva, 2006). O imaginário caracteriza, portanto, a cidade sensível, percebida e concebida mentalmente pela população, mas que se desdobra e se materializa no ambiente físico, ao guiar a manutenção ou a alteração das estruturas urbanas existentes.

Essa camada simbólica de leitura das cidades encontra respaldo na análise da experiência afetivo-corporal do espaço, proposta pelo movimento situacionista no final dos anos 1950. Os situacionistas defendiam a deriva urbana, uma forma de experimentar o espaço urbano sem rumo definido, cuja intenção era estimular a percepção espacial do cidadão e fomentar a reflexão coletiva sobre a cidade. Tal método não propunha uma forma material de cidade, mas sim uma forma de vivê-la, por meio da qual seus habitantes deixariam de ser meros espectadores e se tornariam agentes de transformação do ambiente em que viviam (Berenstein Jacques, 2003).

Bastante críticos aos urbanistas, os situacionistas acreditavam que a sociedade deveria tomar a frente dos processos de definição dos rumos das cidades. Os arquitetos e urbanistas, por vezes, limitam-se a observar o meio urbano a partir de uma visão técnica e distante, que não incorpora as informações advindas das práticas cotidianas. Planejar as cidades deveria consistir, para além de saber levantar e aplicar conhecimentos técnicos sobre o espaço, em saber articular a pluralidade de significados da realidade urbana (De Certeau, 1998) - desenhados no espaço pelos corpos caminantes.

Nesse sentido, os estudos sobre arquitetura e urbanismo têm se reorganizado para além do objeto construído, passando a considerar novas fontes e novas mídias, de modo a não restringir a arquitetura à sua dimensão material, mas extrapolar as reflexões para além da linguagem da edificação (Costa, 2021). Dessa forma, a produção gráfica e audiovisual, assim como a manutenção de acervos e a elaboração de exposições, constituem práticas que têm sido muito importantes para a proposição de novas questões e caminhos de pesquisa.

Sob esse ponto de vista, o presente trabalho tem a intenção de explorar o tema do cotidiano urbano como recurso para aproximar mais a representação das cidades da América Latina de suas vivências reais. Para isso, são propostas formas alternativas de cartografia e construídas narrativas visuais e verbais, que amparam expressões sensíveis sobre as cidades, relativas aos conhecimentos e afetos acumulados por meio da experiência urbana. Trabalhar com os aspectos imaginativos e sentimentais das cidades representa, aqui, uma aposta intelectual e política, com potencial para estimular a participação cidadã e a reflexão sobre a produção e a ocupação das cidades.

Referências

Literatura

- Berenstein Jacques, Paola. Breve histórico da Internacional Situacionista – IS (1). Arquitextos, São Paulo, ano 03, n. 035.05, Vitruvius, abr. 2003.
- Corpografias urbanas. Arquitextos, São Paulo, ano 08, n. 093.07, Vitruvius, fev. 2008.
- Elogio aos errantes. Breve histórico das errâncias urbanas. Arquitextos, São Paulo, ano 05, n. 053.04, Vitruvius, out. 2004.
- Campbell, Brígida. Arte para uma cidade sensível. Invisíveis Produções, São Paulo, 2015.
- Cançado, Wellington. Desconstrução civil. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, n. 10, p. 102-111, 2017.
- Carrión, Ulises. El arte nuevo de hacer libros. Tumbona Ediciones, México, D.F., 2012.
- Costa, Eduardo Augusto. Mudanças epistemológicas na arquitetura: entre arquivos, exposições e publicações. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 34, n. 72, p. 129-147, abr. 2021.
- Debord, Guy. A sociedade do espetáculo. Contraponto, Rio de Janeiro, p. 13-25 e 111-118, 1997.
- De Certeau, Michel. A invenção do cotidiano - Artes de fazer. Editora Vozes, Petrópolis, p. 169-207, 1998.
- Dilger, G.; Lang, M.; Pereira Filho, J. Descolonizar o imaginário: debates sobre pós-extratativismo e alternativas ao desenvolvimento. Fundação Rosa Luxemburgo, São Paulo, p. 12-45, 2016.
- Do Rio, João. A alma encantadora das ruas. Fundação Biblioteca Nacional, p. 1-13, 1908.
- Gorelik, Adrián. A produção da “cidade latino-americana”. Tempo Social, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 111-133, 2005.
- Halbwachs, Maurice. A memória coletiva. Edições Vértice, São Paulo, p. 131-144, 1990.
- Meneses, Ulpiano Toledo Bezerra de. Fontes visuais, cultura visual, História visual. Balanço provisório, propostas cautelares. Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 23, n. 45, p. 11-36, 2003.
- Pereira, Paulo César Xavier. Produção imobiliária e reconfiguração da cidade contemporânea. FAUUSP, São Paulo, p. 139-154, 2017.
- Rede, Marcelo. História a partir das coisas: tendências recentes nos estudos de cultura material. Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, São Paulo, v. 4, n. 1, p. 265-282, 1996.
- Rolnik, Suely. Cartografia sentimental. Editora UFRGS, Porto Alegre, p. 23-37, 2011.
- Santiago Júnior, F. das C. F. A virada e a imagem: história teórica do pictorial/iconic/visual turn e suas implicações para as humanidades. Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, São Paulo, v. 27, p. 1-51, 2019.
- Santos, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Record, Rio de Janeiro, p. 96-98, 2001.
- Santos Junior, Orlando Alves dos. Políticas públicas e direito à cidade: programa interdisciplinar de formação de agentes sociais. Letra Capital, Rio de Janeiro, p. 11-19, 2017.
- Schiavinatto, I. L. F.; Costa, E. A. Cultura Visual & História. Alameda, São Paulo, p. 11-31, 2016.
- Silva, Armando. Imaginarios urbanos. Arango Editores, Bogotá, 2006.
- Vera, Paula. Ciudades (in)descifrables. Imaginarios y representaciones sociales de lo urbano. Ediciones USTA, Bogotá, p. 13-39, 2019.

Referências

Exposição

Cidade Gráfica.	Itaú Cultural.	Brasil, 2014.
Monolith Controversies.	Pavilhão do Chile na Bienal de Veneza.	Itália, 2014.
La Metrópolis en América Latina: 1830-1930.	Museo Amparo.	México, 2018.
Decolonizing Marble.	Settler Colonial City Project.	EUA, 2019.

Audiovisual

As Mãos sobre a Cidade.	Francesco Rosi.	Itália, 1963.
Blow Up.	Michelangelo Antonioni.	Reino Unido/Itália, 1966.
Ways of Seeing.	John Berger.	Reino Unido, 1972.
O Céu de Suely.	Karim Aïnouz.	Brasil, 2006.
En el Hoyo.	Juan Carlos Rulfo	México, 2006.
O Homem na Coisa.	Tom Tyker.	Alemanha, 2008.
O Peso de uma Casa.	Sara Lambranhó.	Brasil, 2013.
Nação Especulação.	Sabine Gruffat e Bill Brown.	EUA/Espanha, 2014.
Driving to the Ends of the Earth.	Erin Coates.	Austrália, 2016.
Banco Imobiliário.	Miguel Antunes Ramos.	Brasil, 2016.
Push: Ordem de Despejo.	Fredrik Gertten.	Suécia, 2019.

Referências

Publicações e Intervenções Artísticas

Guy Debord.	The Naked City.	1957.
Vito Acconci.	Following Piece.	1969.
Regina Silveira.	Brazil Today.	1977.
Radek Community.	Manifestations.	2001.
Coletivo Poro.	Propaganda política dá lucro!!!	2002, 2004, 2008 e 2010.
	Cartazes: Por outras práticas e espacialidades.	2010.
	Perca tempo.	2010.
Eduardo Foresti.	Arqueologia Afetiva Urbana.	2011.
Renata Marquez e Wellington Cançado.	Atlas Ambulante.	2011.
Trinca SP.	Serviços Gerais.	2011-em curso.
Gustavo Ferro.	Piquetes Anônimos.	2012-2017.
Fallen Fruit.	Public Fruit Maps.	2014-em curso.
Bruno Moreschi.	Art Book.	2014.
	A História da _rte.	2017.
Giorgia Lupi e Stefanie Posavec.	Dear Data.	2015.
Lucas LaRochele	Queering the Map.	2017.
Giorgia Lupi.	Data Selfies.	2018.
Micrópolis.	Guia da Leste.	2019.

Histórias do
Cotidiano
Estudo sobre
as experiências
urbanas na
América Latina

mapas da experiência

Luiza Vidotto

Trabalho Final de Graduação
realizado por Luiza Vidotto e
orientado por Eduardo Costa.
FAUUSP, 2021.

Mapas da Experiência
faz parte de uma
pesquisa chamada
Histórias do Cotidiano

partida
tijuana, méxico
caracas, venezuela
medelín, colômbia
belém, brasil
lima, peru
salvador, brasil
belo horizonte, brasil
rio de janeiro, brasil
são paulo, brasil
buenos aires, argentina
chegada

pictogramas
imagens
bibliografia
agradecimentos
pontos de vista

partida

Este livro é sobre as experiências urbanas nas cidades latino americanas

Primeiramente, entendo a experiência urbana enquanto o resultado das percepções individuais acumuladas nos trajetos cotidianos pela cidade. Aquelas memórias, concepções e sentimentos que são gerados por uma pessoa em sua relação com o espaço. Essa série de informações afetivas sobre um território é produzida mentalmente por cada indivíduo, mas não está necessariamente codificada e nem sempre está muito bem desenvolvida na consciência.

O desenvolvimento dessa afetividade aflorada durante a experiência urbana está diretamente relacionado à atuação dos setores públicos e privados sobre o espaço e também sobre os corpos. As normas oficiais e a gestão pública da cidade se fazem presentes de maneiras mais ou menos perceptíveis, através da administração do trânsito nas vias, da ação das forças de segurança, da oferta de transporte público, da manutenção

de espaços de lazer e do cuidado com o meio ambiente, entre vários outros âmbitos de operação do poder público.

No entanto, essa atuação pode ser bastante eficiente em alguns pontos de uma cidade e menos em outros, da mesma forma que certo grupo urbano pode ser muito afetado por determinada política - ou pela ausência dela -, enquanto para outros grupos é indiferente. Isso porque o espaço físico é atravessado também por outras dimensões - econômicas, sociais, políticas, raciais, etc - que condicionam a vida nele. Disso resulta que as desigualdades presentes na história de uma sociedade terminam impressas em seu território e, conseqüentemente, nas mentes e corpos de quem o habita.

Segundo a definição de Milton Santos (2001), o território é sempre um "território usado", decorrente de um processo histórico de ocupação baseado em necessidades e interesses humanos.

Ao mesmo tempo, um território é o traçado de um limite, uma linha (nem sempre) invisível que define o que está dentro e o que está fora, o que é nativo e o que é estrangeiro. Logo, a delimitação de um território pode envolver exclusão e violência, principalmente se as relações humanas naquele local já registrarem esses comportamentos.

Do mesmo modo, as atividades privadas são bastante determinantes nas formas de ocupação da cidade. Configuram, inclusive, tendências de comportamento no tempo e espaço, tais como a crescente privatização do convívio até a quase supressão da vida coletiva. O desenho e a produção das cidades por meio do mercado sustentam, portanto, um papel central de poder na definição das maneiras de experimentar as cidades.

As predominâncias do carro como meio de transporte e do shopping center como forma de lazer, por exemplo, estão fortemente relacionadas ao controle sobre o direito de deslocamento na cidade e à cultura da privatização do convívio. Nesta cidade onde dominam as práticas individualizadas e controladas, o espaço urbano é uma mera mercadoria que deve atender aos interesses privados, que hoje prevalecem no imaginário urbano.

O binômio violência-insegurança possui grande força de atração da população para longe da vida coletiva, o que conflui com uma produção imobiliária baseada em rigorosos padrões de vigilância. O Estado, em acordo com esse mercado, cada vez menos regula a produção desse modelo de cidade genérico e individualista, que dá as costas para a rua e para os lugares de

convívio, altera drasticamente a paisagem e faz crescer a aversão à coisa pública.

Não é preciso se afastar muito de casa para observar o poder de transformação urbana capturado pelo mercado: grandes obras de infraestrutura viária, condomínios enormes e torres envidraçadas ocupam o lugar de casas e praças cheias de história. Bairros pacatos se descaracterizam completamente, os cursos d'água são colocados de escanteio e favelas são queimadas para abrir espaço para arquiteturas escandalosas e para a suposta "revitalização urbana".

Importante aliada do mercado nessa trajetória de transformações bruscas na cidade, a publicidade introduz outro aspecto delimitante da experiência, o das narrativas subjetivas presentes no imaginário urbano. Visíveis em empenas e outdoors e agora principalmente nas telas de aparelhos com conexão à internet, as propagandas, bem como todas as mídias visuais, interferem constantemente na construção de pensamentos e na elaboração de desejos dos cidadãos.

Aqueles que controlam as mídias utilizam sua aptidão e potência de comunicar saberes publicamente para vender produtos e ideias. Absolutamente tudo é comercializado, desde a cidade até a intimidade, de modo que as esferas do público e do privado se encontram totalmente entrecruzadas e confiscadas pelas ambições do mercado. Seja na cidade física ou na cidade virtual, a publicidade tenta mobilizar o imaginário público antes que a população possa fazê-lo por conta própria.

Essa competência de estruturar as concepções que se têm a respeito da cidade é um objeto de disputa constante no debate público, seja no campo da arte, na esfera política, na academia ou no mercado. Por se tratarem de questões complexas e até abstratas - o medo da violência, a aceitação de modais de transporte alternativos, a empatia por novos empreendimentos, a antipatia pela ocupação de espaços públicos, a identificação com o patrimônio - estão sujeitas a filtros morais, ideológicos e religiosos, para além de aspectos técnicos e objetivos, como o simples cumprimento de direitos.

Um movimento que vem buscando nadar contra a corrente da capitalização radical das cidades é o do direito à cidade, que não diz respeito diretamente ao direito às infraestruturas e serviços urbanos, mas demanda que a produção do espaço urbano esteja subordinada ao valor de uso e não ao valor de troca, conforme explica Orlando dos Santos Junior (2017). É um direito simbólico de imaginar outros modelos de futuro em que a ocupação de espaços e a vida nas cidades seja menos individualista e mais democrática.

O direito à cidade representa a luta pela construção de narrativas contra-hegemônicas sobre o futuro das cidades, já que as narrativas "oficiais" costumam trabalhar para amparar determinadas vivências em detrimento de outras. Essas narrativas sobre cidade são subjetivas porque se utilizam muitas vezes de linguagens que não comunicam de maneira direta, mas sim através de símbolos. Símbolos que podem ser expressões verbais - slogans urbanos e publicitários - ou visuais

- arte e fotografia -, e têm muito a dizer sobre as imagens de passado, presente e futuro que permeiam o imaginário popular.

A construção desse imaginário se dá o tempo todo nas diversas relações estabelecidas dentro da atmosfera urbana. É a capacidade que temos de cultivar conceitos, ideias e imagens a respeito do mundo ao nosso redor, que amparam a nossa construção de opiniões e tomada de decisões. Motivados pelo imaginário, interpretamos o planeta, a sociedade e as micro sociedades em que estamos inseridos.

De modo recíproco, o meio-ambiente urbano, através de suas camadas publicitárias e institucionais, oferece uma série de valores, muitas vezes sutis, sobre ele mesmo, que vão ser processados pelo nosso imaginário e acessados ou não no momento em que experimentamos a cidade. Ou seja, esses valores podem ser elaborados de maneira ativa, pelo próprio indivíduo, ou de maneira passiva, pelas mídias físicas ou digitais, que batalham constantemente para se antecipar ao pensamento ativo e condicionar a experiência urbana.

Por esses motivos, ativar as informações afetivas sobre a cidade se faz tão importante. Ao pensar criticamente sobre nossas experiências individuais no espaço, desenvolvemos a capacidade de interpretar aquelas noções que nos foram oferecidas, de modo a decodificar seus verdadeiros sentidos. Esses significados que construímos sobre a cidade moldam a nossa experiência nela e nossos desejos para ela. Acessar essas informações permite uma análise mais fiel sobre o

espaço urbano, aproximando o ambiente construído do ambiente percebido.

A busca por essa consciência crítica a respeito da experiência urbana está contida na origem deste livro, cuja intenção não é somente observar as diversas experiências possíveis, mas eventualmente transformar a forma como se percebe e experimenta os espaços comuns. Essa transformação não se pretende enquanto algo quantitativo, mas sim enquanto projeto sensível cujo objetivo é alimentar a discussão sobre a importância da vida pública e mobilizar outros imaginários urbanos que não o mercadológico.

Vimos, então, que a experiência urbana corresponde a um conjunto de concepções individuais formadas na relação com a cidade, que são administradas coletivamente devido ao poder de manejar o espaço que o Estado e - principalmente - o mercado detêm. Essa experiência tem uma dimensão física, condizente com os modelos de cidade desenhados por arquitetos, urbanistas, governantes, incorporadores e pela própria população. Porém, também assume uma dimensão abstrata, relativa ao imaginário e aos ideais dos indivíduos, assim como às narrativas simbólicas que marcam presença continuamente nas mídias.

Todos esses aspectos da experiência urbana poderiam se aplicar a muitas regiões do planeta, hoje organizado predominantemente pela estrutura urbana. Entretanto, essa hegemonia do urbano ganha camadas próprias quando se trata da América-Latina. Por aqui, desde suas fundações, as cidades apresentam problemas profundos, que deram origem a enormes contrastes sócio-

territoriais e a espaços que custam a responder às necessidades e a se adequar às características locais.

No imaginário popular ainda é comum que as cidades latino-americanas sejam agrupadas dentro de uma representação única, de modo a homogeneizar a experiência urbana regional. As análises sobre a região são marcadas por diagnósticos urbanos calamitosos, repetidas denúncias de negligência e índices sociais preocupantes. Também é recorrente a utilização de uma mesma régua cultural do tamanho do subcontinente, o que segue reproduzindo o projeto colonial.

As cidades latino-americanas, no plural, merecem ser observadas a partir da lente da diversidade, tomando o cuidado de não reduzir as experiências locais e reproduzir o apagamento dos conhecimentos populares. As vivências do cotidiano urbano de cada cidade guardam saberes próprios, informações que nem sempre são lembradas nas leituras urbanas e nos diagnósticos urbanísticos e econômicos.

Essa perspectiva técnica, que observa a cidade “de cima”, faz levantamentos sobre topografia, tipologia, malha viária, infraestrutura, uso e ocupação do solo, cursos d’água e vegetação. Um método tradicional que se utiliza do cruzamento desses dados para elaborar análises, depois diagnósticos - qualificação digna de uma enfermidade -, para então dar embasamento a projetos, planos e políticas públicas.

Assim, corre-se o risco de que a cidade seja zelada com a frieza cirúrgica de um médico que não evita tratamentos abruptos, os quais podem não resolver o problema a longo prazo e ainda por cima gerar novas

complicações. A cidade do diagnóstico é uma cidade enferma que precisa ser apaziguada na velocidade e no momento exigidos pelo mercado. Essa cidade, porém, não representa a lentidão do cotidiano, nem as demandas diárias da vida.

Michel de Certeau (1998) já apontava que existe uma forma do conhecimento espacial que é própria do usuário da cidade, um tipo de saber lúdico que é originado no caminhar pela cidade a partir de uma espécie de “cegueira” sobre suas representações. Esses indivíduos, praticantes da cidade, a experimentam “por dentro”, e não através do olhar aéreo e distante dos urbanistas.

A análise urbana exclusivamente técnica deixa escapar essas camadas subjetivas de interpretação do espaço. Camadas que demonstram as diferenças das vivências relativas a gênero, raça, sexualidade e classe no território. Camadas que trazem à tona os aspectos afetivos da experiência urbana. Essas outras camadas “oficializam” os conhecimentos dos “praticantes das cidades”, em adição aos conhecimentos obtidos por meio dos medidores e das representações tradicionais.

Atentar-se às informações afetivas da experiência cotidiana ajuda a evitar generalizações a respeito da realidade. É uma abordagem que se volta para a vivência do usuário da cidade, do corpo em movimento afetado pelo espaço. Esse “afetamento” se opõe à cidade espetacular, usada apenas de cenário e limitada a uma imagem publicitária rasa, além de se opor também àquela cidade enferma, que é preenchida por curativos ineficazes.

Paola Berenstein Jacques (2008) afirma que a experiência corporal, ou corpografia, é o registro do urbano traduzido pelo corpo. Esse registro representa o contraponto à cidade-espetáculo, aquela com pouca ou nenhuma participação cidadã, uma espaço “desencarnado”. A experiência do corpo no espaço revela o que o projeto urbano omite ou descarta: as pequenas práticas cotidianas e as inúmeras apropriações que se faz do espaço urbano.

Já é passada a hora, então, de entendermos nossas cidades de uma maneira mais profunda e completa, fazendo o esforço de representar a realidade urbana como ela de fato é, repleta de corpografias diversas e de limites invisíveis. O tipo de cartografia que se pretende criar aqui não é baseado em dados precisos ou predeterminados, mas em dados sugeridos pelas próprias condições da experiência corporal e sensível do espaço.

A cartografia é uma prática bastante antiga definida por uma representação geométrica plana, sobre a qual é possível espacializar informações. O termo vem da geografia, que utiliza esse método para registrar a paisagem e acompanhar suas mudanças com o tempo. Suely Rolnik (2011), no entanto, define o trabalho do cartógrafo como uma prática “antropofágica”, ou seja, o cartógrafo deve estar disposto a absorver qualquer informação relevante para a formação de seu quadro espacial.

Seguindo essa linha de pensamento, este livro é o resultado de uma pesquisa sobre uma forma de cartografia alternativa à tradicional. Alternativa porque se alimenta das experiências e das narrativas afetivas. É uma cartografia que coleta

práticas cotidianas da vida nas cidades e, portanto, depende da ativação de imagens abstratas por parte de praticantes de andanças urbanas carregadas de sensibilidade, história e memória.

Essa cartografia da experiência tem a intenção de comunicar as percepções de um trajeto pela cidade por meio da utilização de símbolos, ou pictogramas, que permitem a comparação entre cidades, mas também geram sequências únicas para cada uma. Os mapas são elaborados a partir de um conjunto desses pictogramas que não se enquadram em uma malha urbana tradicional, ou seja, não estão geolocalizados.

Para dar enfoque exclusivo à experiência, não foi necessário seguir a construção tradicional de um mapa, mas sim a construção da narrativa de certo praticante da cidade. Dessa forma, os pictogramas representam categorias da experiência que aparecem na ordem (da esquerda para a direita, de cima para baixo) em que são narradas, mas não correspondem ao ponto de localização preciso onde determinada experiência foi vivida.

As categorias de pictogramas fazem referência aos dados espaciais-afetivos coletados, portanto não foram predeterminados. O desenho da família de pictogramas é resultado de estudos baseados em formas geométricas básicas e a intenção desse desenho é simplesmente o de alcançar uma uniformidade e coerência visual entre todos os mapas. Os textos, por outro lado, não seguem os relatos verbais à risca, pois apresentam opiniões e ideias ora dos praticantes, ora da narradora.

Os trajetos foram escolhidos por um praticante de cada cidade com a premissa de terem sido feitos repetidas vezes, necessariamente a pé ou em transporte público. A conversa sobre cada experiência foi gravada em entrevista online e o trajeto revisitado com a ajuda das ferramentas de localização geográfica do Google.

Diversos aspectos cotidianos do espaço são documentados, desde características físicas do ambiente urbano construído até as memórias mais pessoais. Há inúmeras camadas de significado advindas da experiência do espaço. Sonoridades, odores, texturas e cores. Edificações, paisagens naturais e muros. Lugares para comer, comprar, aprender e contemplar. Sentimentos, emoções e opiniões abundantes.

Ao fazer um simples - porém radical - afastamento do espaço onde se vive, permitindo-se deixar de ver a cidade como lugar exclusivo de trânsito e da velocidade, torna-se viável entendê-la como lugar da experiência, do convívio coletivo. É quando vêm à tona todas as camadas poéticas e sentimentais que compõem a diversidade e a complexidade da experiência urbana.

Por fim, temos uma miscelânea de mapas, imagens e textos que dão corpo a uma espécie de arqueologia da experiência urbana na América Latina. Esse arranjo diverso de vivências e conhecimentos espaciais não tem a pretensão de encerrar o debate sobre a percepção do que é ou representa determinada cidade, mas sim apresentar uma das inúmeras perspectivas possíveis sobre o que pode ser o cotidiano latino-americano.

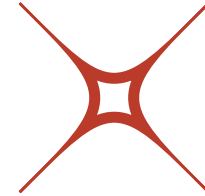
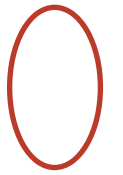
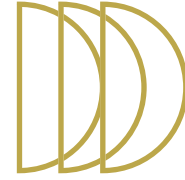
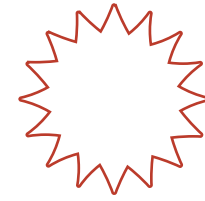
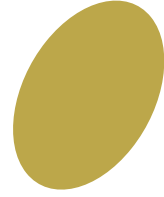
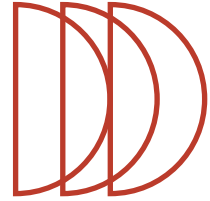
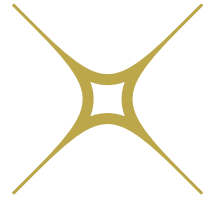
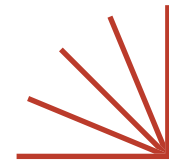
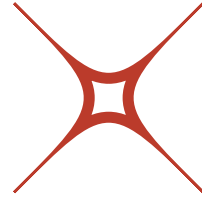
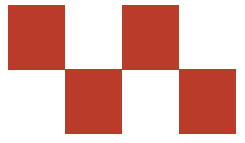
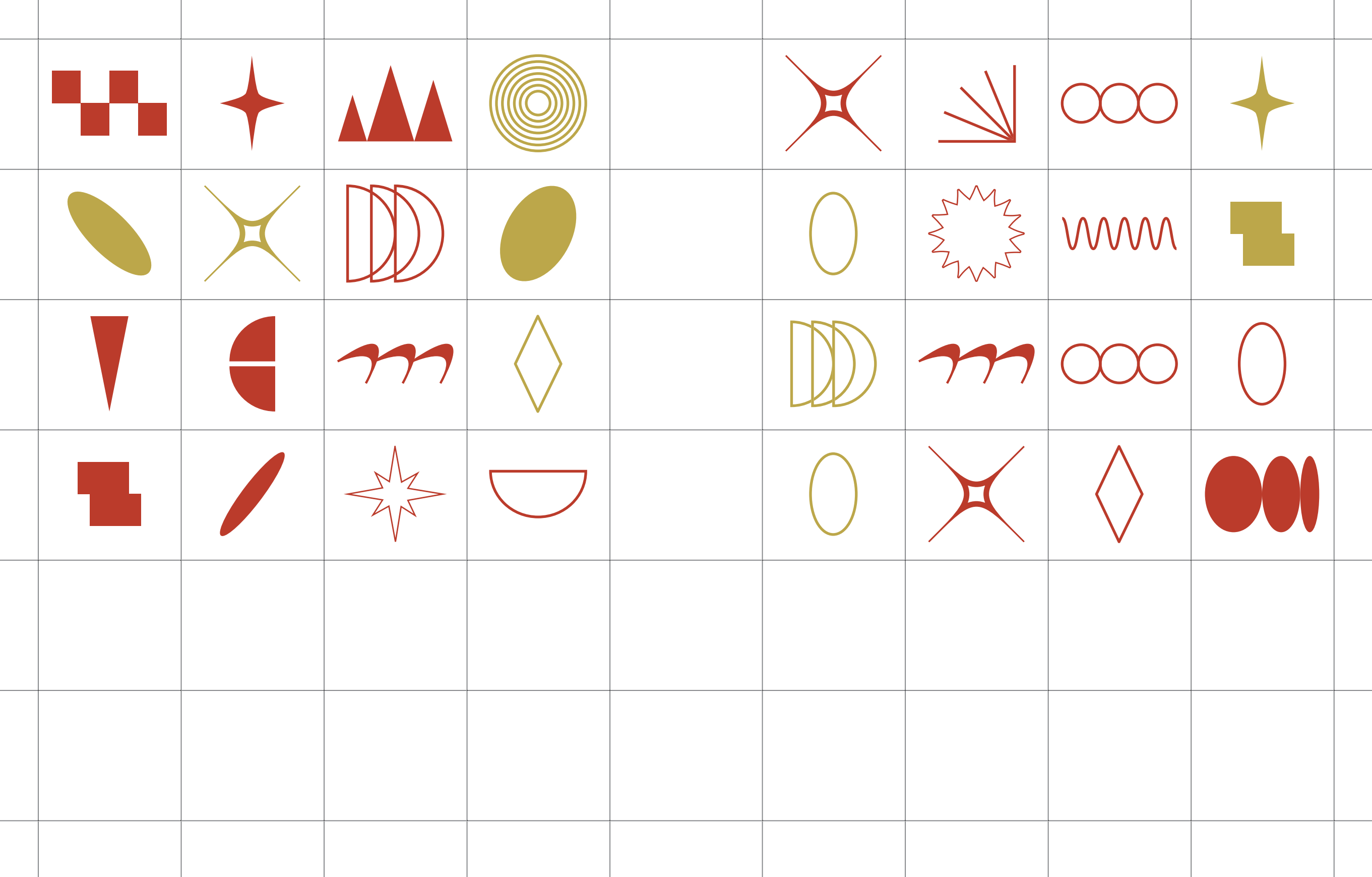
0°

0°

0m

0h

*tijuana,
méxico*



Tijuana não é uma cidade linear

Não é linear porque não pôde ser descrita em um trajeto com início, meio e fim, mas sim por vários. São os caminhos de casa à universidade, à praia e ao centro cultural, também um percurso pela principal avenida do centro antigo e alguns outros pontos importantes como uma taqueria muito boa, o bairro do trabalho e uma ponte no aeroporto que se conecta ao país vizinho. Esse último com certeza representa o grande estigma da cidade, sua fronteira com os Estados Unidos.

Apesar de não ser a capital, Tijuana é o centro econômico e a cidade mais populosa do estado da Baixa Califórnia. A urbanização se volta para a fronteira, é mais densa quanto mais nos aproximamos dela, mas também se adensa em outros sentidos, em franco processo de conurbação com as vizinhas Rosarito e Tecate. Muitas das dinâmicas urbanas da região se centralizam ao redor da travessia do muro-fronteira. A travessia flui muito bem de lá para cá,

mas não no sentido contrário. E a Avenida Revolución talvez represente bem isso.

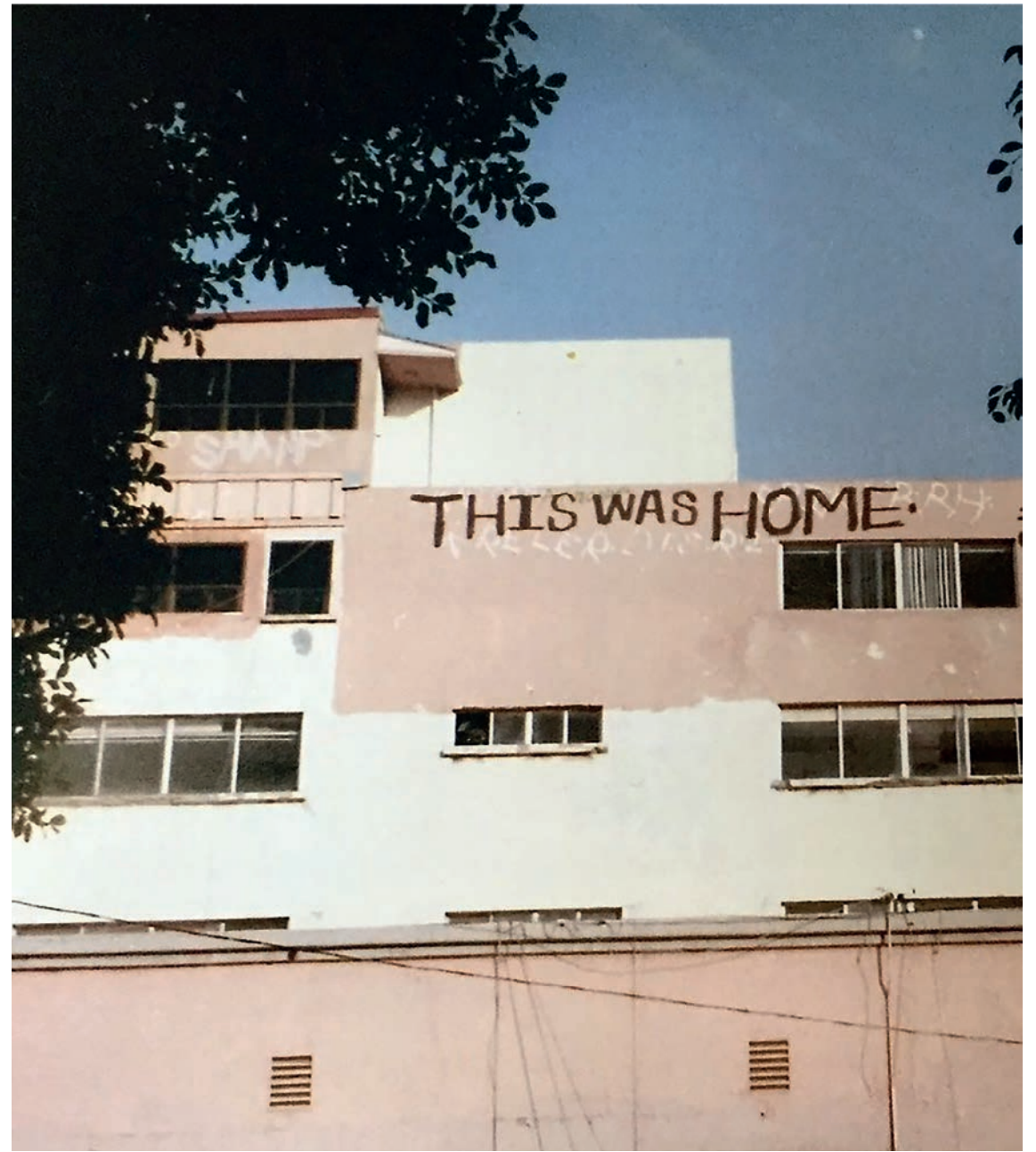
O trajeto pela Revolución começa bem e termina cheio de tensões. A Avenida já foi repleta de cassinos e restaurantes frequentados pelos norte-americanos na época da Lei Seca. Depois de um período de decadência, hoje vive de bares populares e do turismo. O “burro zebra”, o restaurante Caesar’s e as lojas de souvenirs atraem os estrangeiros, já os bares são frequentados por todos, inclusive pelos jovens locais. A mudança começa a partir do cruzamento com a Calle Tercera, quando os usos se transformam à medida que se aproxima a fronteira.

É quando começa a Zona Roja de Tijuana, uma região da qual não se gosta muito de falar, por ser considerada incômoda, mas que existe. A partir daí “não é recomendável” que uma mulher esteja sozinha. Talvez nem acompanhada se sentiria segura. Os bares e restaurantes vão se tornando motéis e





2



3



4



5

clubes noturnos para homens. O turismo sexual é uma das primeiras coisas que recebem o visitante que cruza a Ready Lane San Ysidro Mexican Border, enorme posto viário de passagem aos Estados Unidos.

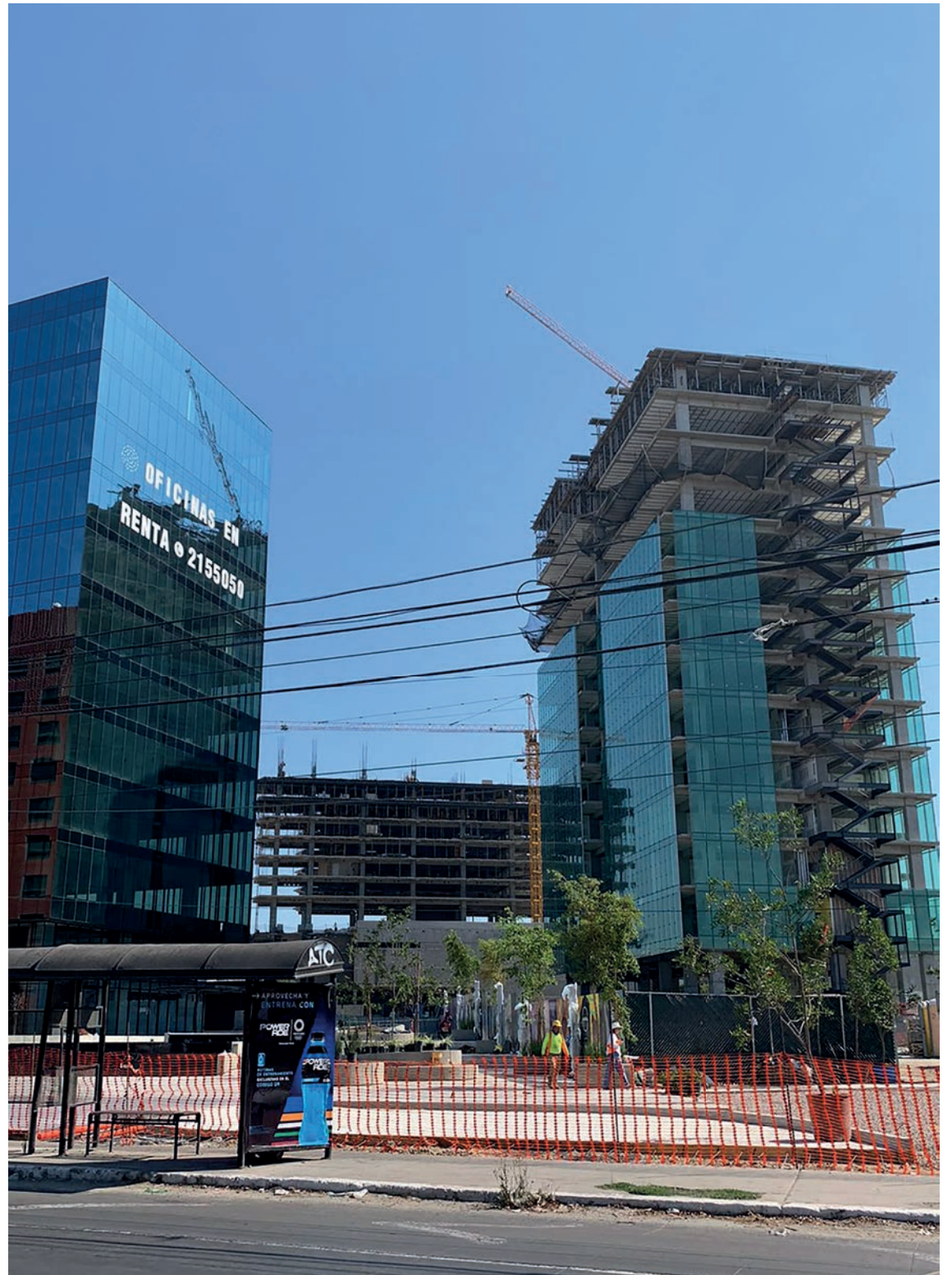
Ao seguir pela Revolución chegamos ao Arco-Relógio, monumento símbolo da cidade. Ao lado está a polícia local, que não inspira confiança alguma. Daí em diante a paisagem muda de vez, a rua se esvazia e crescem os sinaleiros de clubes de strip-tease. É também uma região de tráfico de drogas e onde os migrantes se concentram quando há deportações. É conhecida pelo estabelecimento de refugiados haitianos. A avenida termina em uma enorme via expressa, seguida do Rio Tijuana e do muro. Há uma atuação intensa da patrulha da fronteira nessa área, já que às vezes os migrantes tentam desesperadamente ultrapassar essas três grandes barreiras sem sucesso, sendo comum haver “acidentes”.

Essa enorme via expressa se constitui quase como um segundo muro, já que está em um nível elevado em relação à cidade. Ela segue paralela à fronteira até chegar às Playas de Tijuana, a parte mais fresca dessa cidade que está em um região muito montanhosa e desértica. Aí vivem pessoas de mais dinheiro. A praia não tem uma cultura de preservação muito forte, apesar de atualmente estarem lutando por isso. E a despeito da água fria do mar, a praia representa um local afetivo para os moradores, mesmo os que se deslocam desde o outro extremo da cidade para chegar ali.

Outro lugar bastante afastado é a Universidade do Valle de Las Palmas, localizada em um grande vale isolado nos arredores da cidade. São necessários dois longos trajetos de ônibus para chegar aí, considerando uma casa que já está em uma zona periférica. A Universidade está em uma área ambiental protegida, cheia de coelhos, águias, lincos e coiotes que, fugindo de incêndios na região, passam temporadas ali. Outra ocupação que se apropriou do local é a do bairro Valle San Pedro, um bairro “fantasma” de loteamentos muito baratos e minúsculos.

Fantasma não porque não há quem more aí, mas sim pelas condições enfrentadas pelos seus habitantes. O Valle San Pedro é o típico bairro planejado pela iniciativa privada que promete muito e entrega pouco. Na teoria um bairro sustentável, com todos os equipamentos urbanos necessários, perfeito para as crianças da família crescerem e próximo da faculdade onde estudariam. Na prática, não há sequer um mercado, apenas as lojas de conveniência das franquias estrangeiras que inundam o país. Também não há bombeiro, polícia ou posto médico. E muitas casas não foram terminadas pela construtora do bairro. Um lugar difícil de se viver, tanto para os estudantes que estão apenas de passagem, quanto para as famílias que são recolhidas e devolvidas diariamente, em um movimento pendular de ida e volta à zona industrial de Tijuana para trabalhar.

Um lugar onde também há presença de atividade imobiliária predatória é a Colonia Madero (ou Cacho).



É a zona residencial mais cara da cidade, onde se concentram os edifícios novos de apartamentos de uma cidade inteira horizontal. É muito raro que se viva em apartamento em Tijuana, quase todo mundo vive em casa. As pessoas que têm apartamentos geralmente são ricas e têm bons empregos. Alguns são empresários estadunidenses, outros vivem temporadas nos Estados Unidos e temporadas em Tijuana e há também locatários.

Moradia é um super negócio já que o dólar flutua muito, então os beneficiados são sempre os proprietários locadores. Com uma economia orientada pelo trânsito na fronteira, é comum pagar o aluguel em dólar, assim como o dentista, o táxi e o café. Inclusive, são os cafés dessa zona de escritórios e de apartamentos caros

que empregam alguns dos egressos da Universidade do Valle de Las Palmas. Um lado bom disso é que as gorjetas dadas aos baristas costumam ser em dólar também.

E para falar de coisas boas, um trecho da Avenida Paseo de los Heroes, paralela ao rio, concentra quase todas as memórias positivas de Tijuana. Uma livraria, um enorme e majestoso centro cultural e uma quadra exclusivamente de bares compõem um trajeto feliz de final de semana. Apesar de ser uma cidade bastante estigmatizada pela fronteira, onde é pouco comum que seus habitantes tenham nascido lá, a geração mais recente tem tentado mobilizar a apropriação de espaços e a construção de uma identidade própria de Tijuana, para além de um lugar apenas de travessia.





0°

0°

0 m

0 h

S 22°

L 50° 03'

Δ 880 m

2.208 h

*caracas,
venezuela*

Caracas sequer está no mapa



Do Google Street View, no caso, o que dificulta o cálculo preciso do trajeto partindo de Tijuana. Deslocar-se por aí dependendo da orientação dos satélites (desse gigante monopolizador do mercado de tecnologia global) pode não ser uma boa ideia. O fato de não existir uma sucursal da Google na cidade muda toda a experiência. “Estamos atrasados em vários aspectos”. A sensação de negligência permeia os trajetos pela cidade, restritos a uma vista aérea.

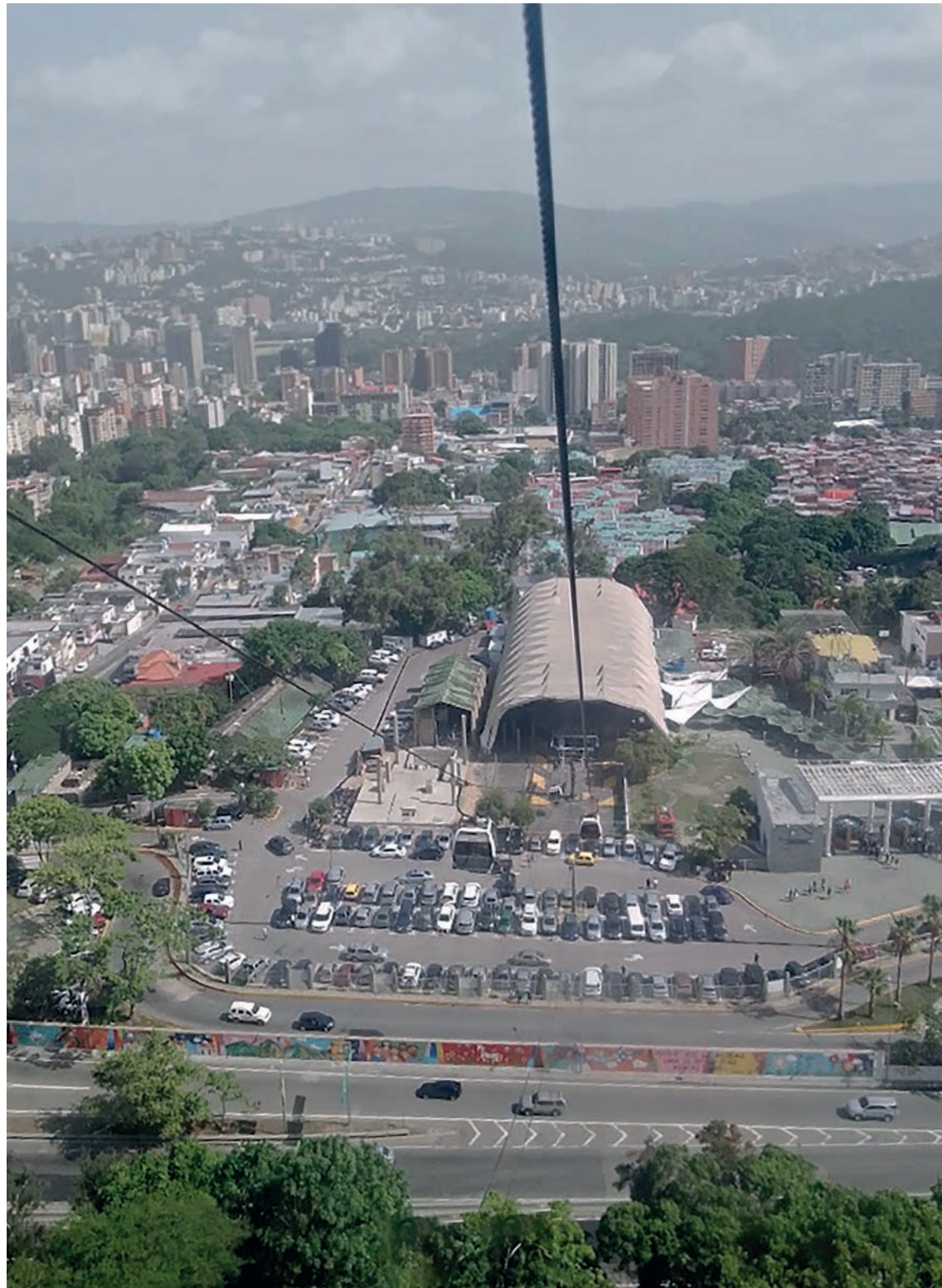
Apesar da paisagem deslumbrante das montanhas do Parque Nacional El Ávila, que abraça a cidade e a separa do mar caribenho, os destaques desses dois pequenos caminhos percorridos são as construções. Casarões abandonados, um antigo mercado, uma favela no centro da cidade. Edifícios modernos, um shopping e duas torres corporativas monumentais. Esses últimos representam pontos significativos de apego ao espaço - baseado em orgulho

e pertencimento -, o que poderia confirmar a eficácia da arquitetura em corroborar uma identidade social, ainda que num momento de caos político.

Honestamente, nessa Caracas a descrição verbal do espaço não ajuda tanto a desvendar o cotidiano urbano. O apego às construções talvez revele uma memória já bastante restrita aos espaços privados. Fogem à regra, entretanto, os lugares relativos à comida. Sejam os postos de autônomos vendendo café da manhã no decorrer da longa trilha que atravessa o Parque Los Caobos, seja a feira de produtos artesanais no último andar do Mercado de Chacao e a própria lembrança da variedade de alimentos do mercado, os locais que aludem à alimentação reacendem facilmente a memória afetiva.

No polo oposto, também reacendem essa memória as ruínas urbanas. Aqui entra uma questão sobre o descuido com o patrimônio público. Uma das duas





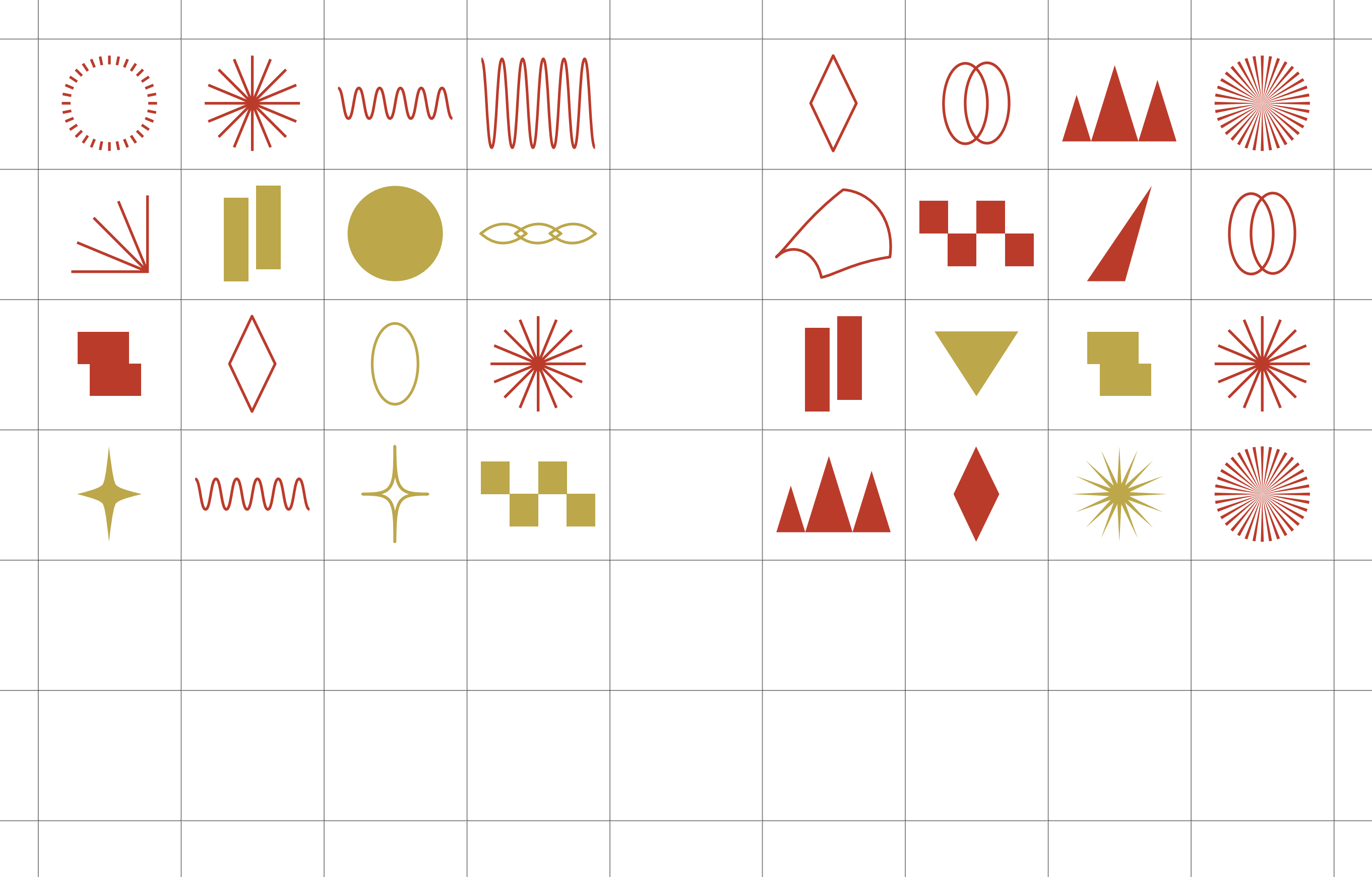
torres empresariais do Parque Central (grande complexo urbanístico composto de espaços comerciais, moradias, museus etc) está desocupada, após sofrer um incêndio há quase 20 anos e nunca ter sido restaurada. Supostamente não está totalmente vazia já que as pessoas sempre “invadem”. Apesar dos perigos de se habitar uma construção insegura, é importante sempre contestar o termo invasão, já que a ocupação de um espaço na cidade pode significar o cuidado com o patrimônio.

Outra “vítima” do descuido é a Universidade Central, lugar muito querido, cheio de espaços verdes onde passar o tempo entre as aulas. Seus corredores externos cobertos por marquises hospedam, periodicamente, feiras de livros e variedades. A cobertura de concreto de um desses corredores desabou recentemente. Apesar de não ter ferido ninguém, sai ferida a consciência coletiva, que acumula dores pela negligência com os lugares que ama.



0°	0°	0 m	0 h
S 22°	L $50^\circ 03'$	$\Delta 880$ m	2.208 h
S $04^\circ 16'$	O $08^\circ 40'$	$\Delta 595$ m	343 h

*medelín,
colômbia*



Medelín não te deixa percorrer mais de sete quadras sem cruzar com um curso d'água

São os afluentes do rio que leva o mesmo nome da cidade. A chuva nos relembra sua localização em um profundo vale, devido às potentes inundações que tomam as ruas. As montanhas desse vale também formam parte da vida urbana. Essenciais, são pontos de orientação e contemplação constantes.

Em contraposição à cidade anterior, aqui a natureza é a protagonista do nosso trajeto. A vegetação chama atenção do início ao fim por sua variedade de espécies, flores, texturas e cores. Esse vislumbre da magia da natureza só é interrompido quando cruzamos avenidas de trânsito mais intenso (Ochenta e San Juan), onde o barulho das folhas é substituído pelo dos carros. Aliás, saímos de casa e estamos indo em direção à Universidad Nacional de Colombia, que é vizinha da pequena montanha El Volador.

O percurso é todo feito em bicicleta, havendo ciclovía na maior parte dele, exceto por um momento, quando cortamos caminho subindo um viaduto, de onde se

tem uma visão panorâmica da cidade.

De bicicleta é mais rápido que de carro e você não perde o ar fresco, as sombras das árvores, os tapetes coloridos de flores e os enquadramentos preciosos do céu. Aqui a bicicleta é uma política pública de mobilidade, há estações gratuitas espalhadas pela cidade.

No caminho até a universidade, há três momentos de destaque em que as montanhas, os jacarandás ou as acácias amarelas deixam de ser preponderantes. Primeiro, o bairro operário que antecede a estação Suramericana do metrô. Está cheio de oficinas mecânicas em um ponto bem central da cidade, perto das universidades e do rio. Por esse motivo, surgiu o parque residencial Nuevo Naranjal, projeto que derrubou uma quadra inteira dessas oficinas para ser levantado.

O parque residencial possui unidades de interesse social e um sistema de autogestão de resíduos, além das “janelas urbanas”,





17



18



19

aberturas entre os compridos edifícios criados por Laureano Forero. No entanto, esse mesmo projeto inovador criou um grande problema social, já que muitos trabalhadores locais foram removidos das oficinas onde estiveram a vida toda, sem que lhes tenham sido oferecidos novos postos de trabalho. A velha história do projeto arquitetônico-urbanístico que resulta em espoliação, transformação radical da paisagem e segregação socioterritorial.

E falando em problema social, vamos ao segundo ponto de destaque do trajeto. No estreito limite entre o rio Iguana e a universidade existe uma pequena favela já bastante inserida no contexto universitário. Aí moram pessoas que prestam vários serviços aos estudantes, desde cópias de textos até aluguéis econômicos de quartos. É uma comunidade que sofre bastante com as enchentes e aloja muitos migrantes do Chocó, região na Colômbia onde está a maioria de sua população negra. Também fazem festas incríveis. Cerveja e salsa na saída da aula.

Terminamos nosso trajeto com uma memória de infância que se passa no Prado, bairro tranquilo próximo à universidade, mas a leste do rio. Depois de levantar cedo no sábado, apagava no carro da tia durante quase todo o trajeto, mas acordava quando chegava nessa rua para observar suas lindas casas passando pela janela. Casas lindas que mesclam estilos arquitetônicos europeus e locais, desejo da elite na época da construção.

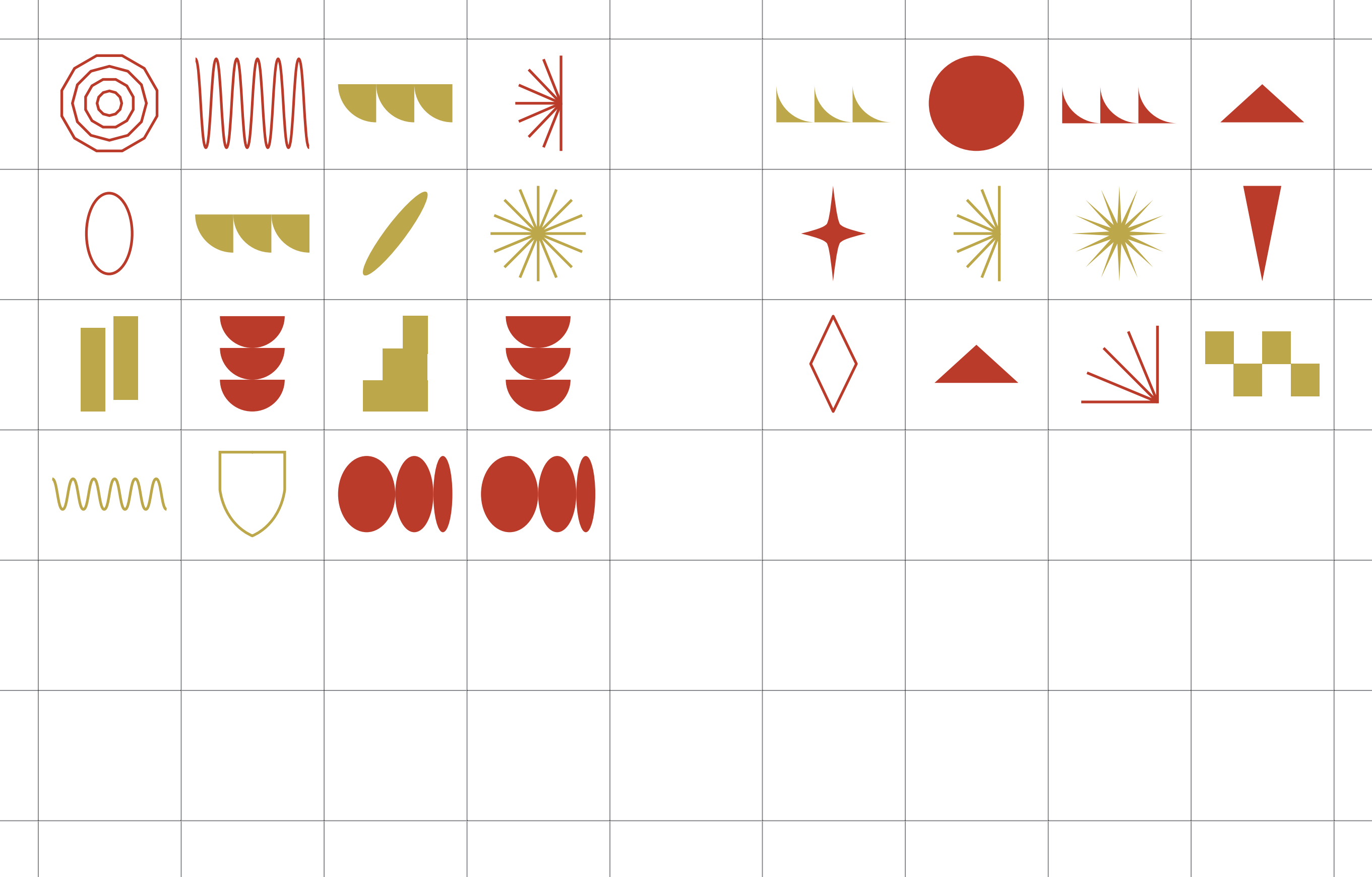
Uma rua muito calma, que faz o passante sentir-se fora de Medellín. No final dela, um casarão azul e mostarda de esquina era o destino final da carona da tia. A parte preferida da aula de balé era a hora do lanche porque a dança em si não agradava muito. A vergonha do próprio corpo era um desafio, mas as colegas do balé também não ajudavam. Fazia pela mãe, que dizia que tudo que se começa na vida é necessário terminar. Hoje não sente falta do balé, mas sim da bela rua que agora tem muitos cafés e algumas galerias de arte.



20

0°	0°	0 m	0 h
S 22°	L $50^\circ 03'$	$\Delta 880$ m	2.208 h
S $04^\circ 16'$	O $08^\circ 40'$	$\Delta 595$ m	343 h
S $07^\circ 41'$	L $27^\circ 04'$	$\nabla 1.485$ m	1.362 h

*belém,
brasil*



Belém é a memória da cidade em expansão

A vivência de um bairro cujo próprio nome - Conjunto Satélite - comunica sua localização, atualmente já não tão periférica, porque o centro lotou eventualmente e os investimentos se espalharam. Cidade-investimento. Antes, a longa Avenida Almirante Barroso atravessava grandes campos até chegar no Satélite e o horizonte ficava a perder de vista. Hoje, já está tomada de construções, principalmente supermercados e condomínios residenciais.

Embora tenha crescido, a simplicidade do Satélite prevalece nos trechos não asfaltados, nas inundações e no horário de funcionamento do escasso comércio - que fecha ao meio-dia e só reabre a partir das quatro da tarde. Também os costumes se afastam daqueles de uma cidade grande. O pistão é a pracinha onde os jovens se reúnem depois da missa. Nela "não tem quase nada", só umas barraquinhas de lanche e batata-frita, mas "quase nada" pode significar muito. Aliás,

a barraquinha de batata-frita ao lado da Paróquia Nossa Senhora do Bom Remédio é a mais antiga e tradicional do Satélite.

Perto dali, na praça do Conjunto Teixeira, montam pula-pula e outros brinquedos à noite para as crianças. É quando a lembrança da quermesse vem à cabeça. O Conjunto Teixeira era um bairro invejado e bastante frequentado porque tinha os melhores comércios da região, mas agora subiram uma grade e colocaram uma cancela com portaria. Está parecendo condomínio.

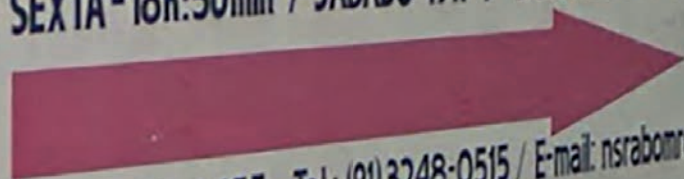
E o Círio de Nossa Senhora do Bom Remédio, que acontecia todo mês de setembro, também guarda muita tradição e afetividade. A procissão passava a cada ano por uma rua do Conjunto Satélite, da Tv We 1 até a Tv We 12. As pessoas enfeitavam suas casas, montavam altares na frente dos portões e penduravam bandeirinhas na rua. Tudo para ver a



PARÓQUIA NOSSA SENHORA DO BOM REMÉDIO

HORÁRIOS DE MISSAS

TERÇA A SEXTA - 18h:30min / SABADO-19h / DOMINGO-7h, 9h e 19h



Conj. Satélite WE 06, n° 455 - Tel.: (91) 3248-0515 / E-mail: nsrabomremedio@gmail.com



TERÇO DOS HOMENS

Toda terça as 20:00h
Na PARÓQUIA N.S. do BOM REMÉDIO

Venha participar conosco!



Santa passar. Mas hoje em dia já não é mais assim, a tradição foi se perdendo.

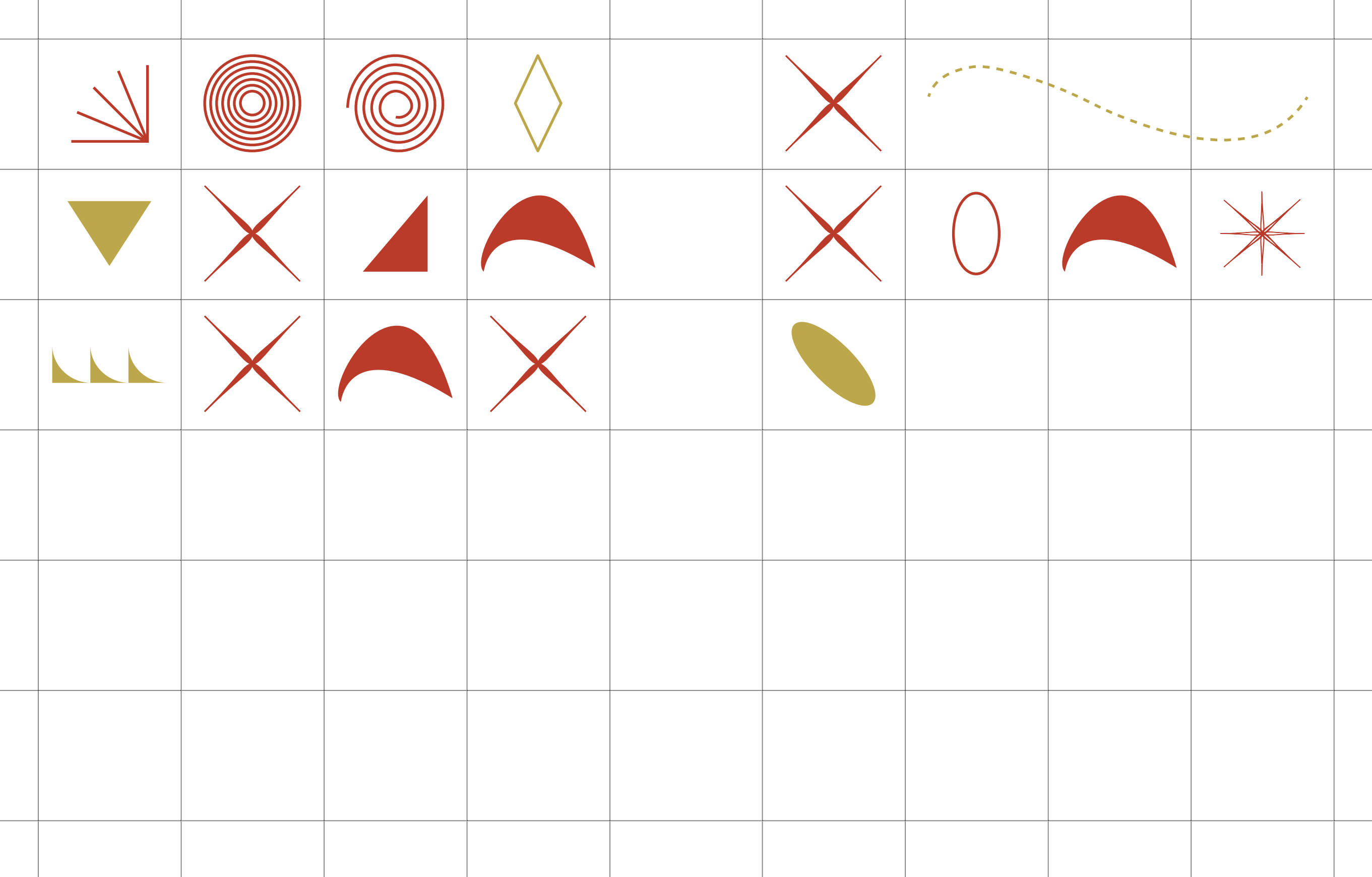
Perdeu-se a tradição e ganhou-se um sistema BRT na Almirante Barroso. Mas o novo nem sempre é respeitado e passa de tudo na faixa exclusiva de ônibus: carro, moto, bicicleta, gente. Em Belém passam muitos barcos também pelos rios Guamá e Guajará, que muitas vezes se confundem. Aqui as palavras derivam muito da língua indígena e os costumes também, já que a pesca ainda é uma atividade muito relevante em bairros como Outeiro e Icoaraci. Seus habitantes mantêm uma relação de bastante intimidade com as águas, diferente daqueles que as cruzam a passeio.

Inclusive, a relação da população com a cidade representa um grande problema ambiental, já que o lixo se acumula facilmente nas ruas e nos canais. A imprudência com o meio ambiente é uma questão delicada em Belém. Mas os espaços verdes seguem sendo importantes marcos afetivos. O Bosque é uma linda reserva de floresta nativa no centro da cidade. A Universidade Rural está dentro do enorme Parque Estadual do Utinga. E o Parque dos Igarapés é uma das joias do Satélite, onde é possível tomar banho em uma piscina natural de água corrente.



0°	0°	0 m	0 h
S 22°	L 50° 03'	Δ 880 m	2.208 h
S 04° 16'	O 08° 40'	Δ 595 m	343 h
S 07° 41'	L 27° 04'	▽ 1.485 m	1.362 h
S 10° 36'	O 28° 32'	Δ 91 m	1.013 h

*lima,
peru*



Lima é um trajeto casa-trabalho

Desses que a origem e o destino parecem pertencer a cidades distintas. Aliás, contraste urbano é um tema favorito também nas outras cidades pelas quais estamos passando. Lima, em termos de transporte, pode ser multimodal, sendo cada um dos modais registro de uma experiência afetiva muito distinta da anterior. Aqui, saímos em bicicleta de um bairro rico, entramos no (túnel do tempo também conhecido como) trem e terminamos descendo de um mototáxi em um bairro periférico.

A falta de segurança é notável no primeiro e no último trecho. No primeiro está relacionada à ausência de ciclovia em uma via arterial da cidade, um suposto “polo de desenvolvimento” que não está preparado para os ciclistas. Por aqui (e não só por aqui), ter um carro representa o mito de “vencer na vida”. Na contramão desse mito, a escolha pelo uso da bicicleta representa a defesa de um ideal, que

enxerga na bicicleta uma solução para os problemas do congestionamento e do esgotamento das matrizes energéticas. É um esforço isolado, pouco contemplado na cultura e nas políticas públicas locais.

Os riscos do trajeto em bicicleta não terminam, é claro, na carência de planejamento e estímulo do uso. Bem infraestruturado ou não, o ambiente urbano é composto também por estruturas sociais, no caso, pouco estáveis. Disso resulta que é necessário levar o assento da bicicleta na mochila para evitar que seja roubado, isso depois de ter amarrado a bicicleta em uma grade qualquer, correndo o risco de mesmo assim não encontrá-la na volta. Apesar disso, viver essa incerteza é preferível a tomar uma combi para chegar à estação de trem.

São três os tamanhos de veículos de transporte público em Lima. Os pequenos (peruas) e os medianos (ônibus) são totalmente piratas. São dirigidos por







autônomos, não estão formalizados. Os motoristas competem por passageiros e dirigem de forma imprudente, é uma experiência atroz. Já os trens, por sua estrutura elevada, cortam a cidade ao meio. Em regiões periféricas, algumas passarelas não estão terminadas, o que te obriga a caminhar grandes distâncias para completar uma travessia. De qualquer forma, o trem com certeza é muito melhor que as combis, apesar de ir completamente lotado depois das sete da manhã e de ter sido pouco lembrado na descrição desse trajeto.

O último trecho é considerado o mais perigoso. Ao subir no mototáxi, surge uma ameaça iminente e invisível. O mototáxi pode ser compartilhado ou usado individualmente por um valor mais alto. Deslizam nos areais e não respeitam regras de trânsito, mas em um bairro pobre, onde supostamente há gente armada e onde convivem as torcidas organizadas, caminhar não parece uma boa alternativa. Apesar da paisagem monótona, em comparação com o primeiro trecho da avenida movimentada, passar por aí desperta bastante ansiedade devido à sensação de poder ser assaltado a qualquer instante.

Interessante, neste momento, comparar os grandes portões das casas do bairro de origem com os portões improvisados que fecham a entrada de algumas ruas no bairro de chegada. Caberia questionar-nos o que exatamente gera a sensação de insegurança, se é a pobreza, a ausência de vida nas ruas ou os dois. Contudo, mesmo não se encaixando nas categorias anteriores, o bairro rico tem optado por manter imponentes os seus portões. Há, portanto, uma terceira categoria geradora de insegurança a ser considerada: o desconhecido.

Além dos meios de transporte, o clima de Lima também é emocionalmente significativo. A umidade do ar, muito alta perto da temporada de chuvas, contrasta com a secura dos areais que se formam

por todos os lados. Às vezes é como se você vivesse dentro de um bloco de água, mas essa umidade não é do tipo que promove vida vegetal, o que fica evidente nas pequenas montanhas de areia que cobrem os terrenos baldios e até o meio das pistas, forçando os veículos a desviar. Se bem cuidados, quem sabe esses areais não pudessem se tornar parques, como o belo Parque Ramón Castilla, que está ao lado da casa do início do percurso.

Três construções bastante distintas marcam picos afetivos do trajeto por Lima. O destino final, onde toma lugar uma sede do Ministério Público local, é descrito como um edifício alienígena. Alto, azul e espelhado, diverge bastante das cores quentes dos sobrados e da cor de areia que se repete no chão e nos tijolos das casas inacabadas. Como se sua “modernidade” tivesse sido arrancada do centro e implantada ali, na periferia.

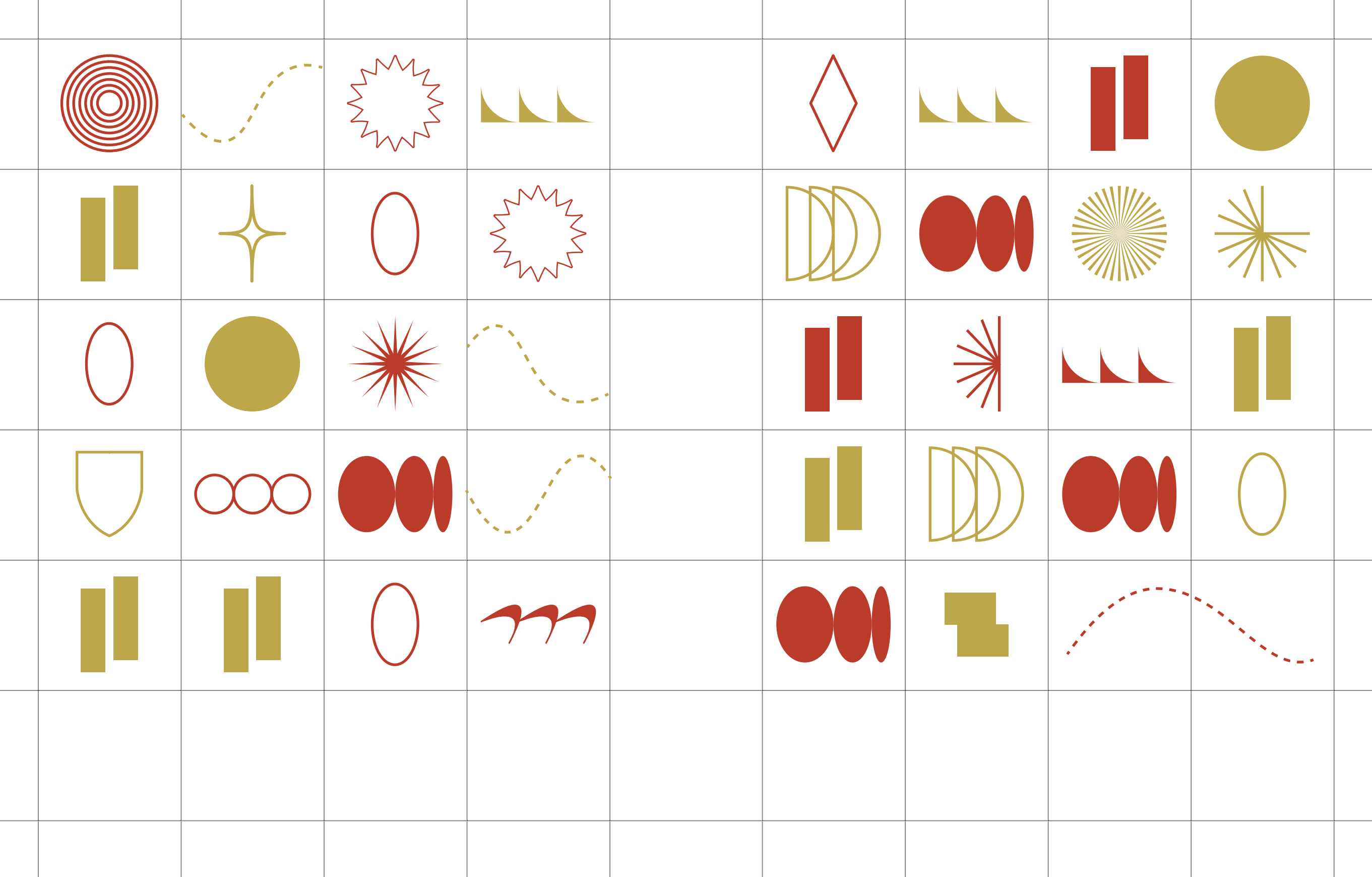
A segunda construção marcante não é feita de tijolos. No meio do caminho percorrido pelo mototáxi, é possível ver uma tenda de circo montada. O circo representa algo bem bonito e amoroso. Normalmente é montado entre julho e agosto. Destoando dos desenhos de palhaços e personagens infantis da tenda, há um letreiro bem grande sobre um talude onde se lê “Cristo está vindo”. É sinal da presença da “Associação Evangélica da Missão Israelita do Novo Pacto Universal”, grupo religioso e político que se veste de túnicas, usa cabelos longos e espalha sua doutrina pela cidade. Soa divertida a dureza da profecia religiosa em justaposição à leveza infantil do circo.

Terminamos o trajeto lembrando uma casa, escondida atrás de uma árvore logo que entramos naquela avenida arterial do início. É a casa de um grande amigo. Daqueles que você visita sem avisar, voltando do trabalho exaustivo no edifício alienígena. É só tocar a campainha, logo ele aparece. Vocês acendem um cigarro, riem e o tempo passa.



0°	0°	0 m	0 h
S 22°	L 50° 03'	Δ 880 m	2.208 h
S 04° 16'	O 08° 40'	Δ 595 m	343 h
S 07° 41'	L 27° 04'	∇ 1.485 m	1.362 h
S 10° 36'	O 28° 32'	Δ 91 m	1.013 h
S 0° 55'	L 38° 34'	∇ 93 m	1.196 h

*salvador,
brasil*



Salvador é uma cidade que aguça todos os sentidos

O cheiro da comida de rua, as conversas descontraídas de esquina, as cores do carnaval e o vento grudando areia no corpo. Nesse trajeto a pé, percorremos um trecho da Avenida Sete de Setembro, importante via de acesso à orla da Barra. Para quem nasceu na cidade, a ligação com o mar é forte. Botar o pé na areia ou tomar um banho de mar pode ser quase terapêutico. Qualquer coisa aqui parece monótona ou maçante quando comparada à vista para a Baía de Todos os Santos, por isso vamos dividir o trajeto em dois momentos, o que antecede a orla e o que passa por ela.

Antes de chegar à Avenida Sete, cruzamos um pedaço do bairro da Graça bastante residencial e tranquilo, “nada demais”. O que marca o início da caminhada mais puxada é o Largo da Vitória, onde começa a ladeira. No outro sentido da ladeira temos uma Avenida Sete versão alameda, o céu é completamente escondido pelas árvores e o clima é mais ameno.

Descendo a ladeira, entre um antiquário e a Igreja de Santo Antônio, por um momento desaparecem os edifícios e a paisagem se abre para a baía. Dependendo do dia e da hora, você vê um lindo pôr do sol laranja, o prata das nuvens refletido no mar ou a água em vários tons de azul.

Há dois edifícios controversos que são lembrados nesta primeira etapa do percurso. Aliás, há uma presença marcante de torres altas em boa parte da Avenida Sete, criando uma espécie de paredão que interfere bastante na paisagem natural da baía. Uma delas é a mansão Wildberger, uma comprida torre de apartamentos multimilionários. Para construí-la, demoliram (sim) a verdadeira mansão Wildberger, um casarão atrás da paróquia de Nossa Senhora da Vitória (tombada pelo governo federal), com a contrapartida de entregar um pequeno mirante e restaurar a própria paróquia e o Largo da Vitória. Na época da demolição,





os tratores chegaram e derrubaram o casarão ainda com móveis dentro.

Outro fato inusitado é que também atrás da paróquia, entre a mansão, o mirante e o edifício modernista Monsenhor Marques, está a entrada para a pequena e consolidada favela de Vila Brandão. “Controlada”, “fixa”, “nenhum morador mais consegue chegar”. Lá tem posto médico e odontológico, há várias entidades envolvidas no território, incluindo a Igreja. Vila Brandão compõe o encadeamento de ocupações heterogêneas sobre o talude que cresce do mar até a Avenida Sete, junto de um late Clube e do Cemitério dos Ingleses. Sortudos os ingleses que repousam diante dessa vista.

Não tão bem sucedida em sua aventura nas alturas foi a torre que ficaria em frente ao Grande Hotel da Barra, cuja cobertura viria a pertencer a Geddel Vieira, ex-deputado federal e ex-ministro da integração nacional, hoje condenado por lavagem de dinheiro. A torre excedia o gabarito permitido e foi embargada a tempo pelo órgão de patrimônio, restando agora apenas as ruínas de seus primeiros andares em um terreno que (neste caso) estava desocupado.

Atrás desse terreno está o sítio de uma família muito rica que já nem mora em Salvador. Para o Google é a Praça

Santo Antônio da Barra. Para a cidade, apenas um comprido muro do qual despontam árvores. A Família Mariani teve a maior parte de seu Banco, o BBM, comprado por um banco chinês. Apesar do tamanho e da localização mais do que privilegiada, é possível que o sítio esteja hospedando apenas seus funcionários.

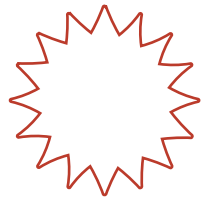
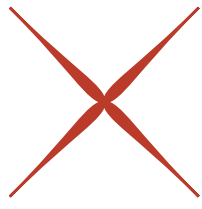
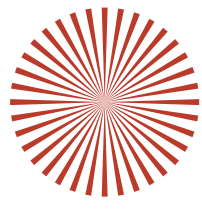
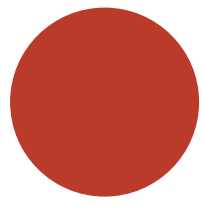
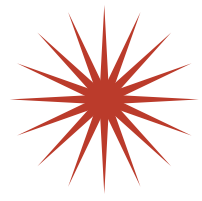
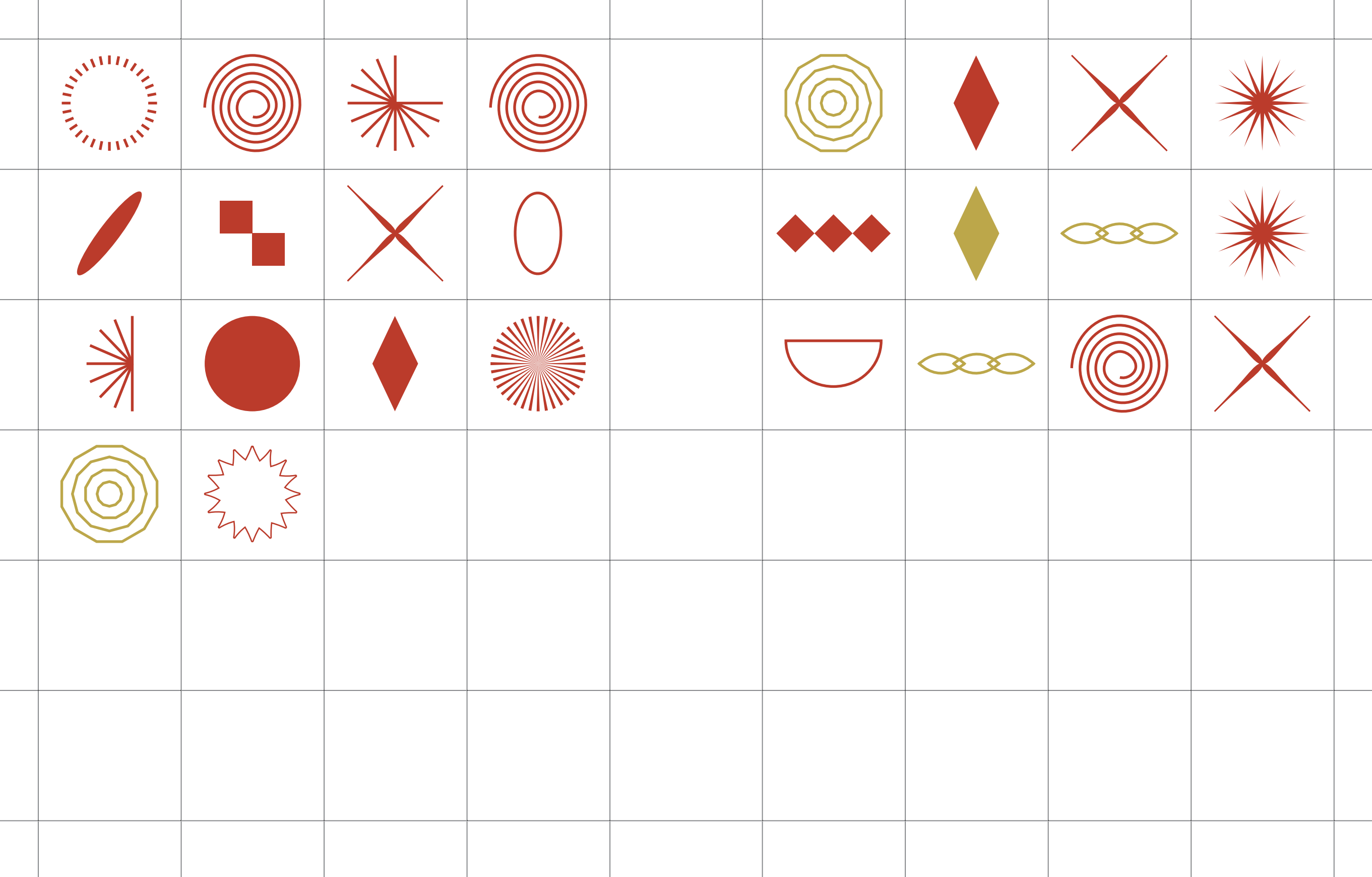
São feitas três outras paradas antes de chegar à orla. Dois antigos casarões reformados abrigam espaços culturais e cafés chiques. A terceira parada é a tradicional Festa de Santo Antônio que movimenta bastante a ladeira na época de São João. E, enfim, chegamos ao nível do mar. Para acessar a orla passamos por uma praça que aguça todos os sentidos. É a música que estala na caixa de som, também o perfume do acarajé, a textura da cocada e a vista da praia. Daí em diante quase que só temos olhos para o mar.

Tem o Forte de São Diogo. O local de fundação da cidade. Os restaurantes em casinhas históricas. A praia. E o mar... A ponta de Santa Maria. Escolinhas de mergulho. O vento que te puxa. E o mar... É o Farol da Barra. A galerinha andando de skate e patins. O edifício Oceania. E o mar... A ocupação total da avenida pelos pedestres. O vai e vem de pessoas. Os camarotes do carnaval vazios. A praia. O Morro do Cristo. E o mar...



0°	0°	0 m	0 h
S 22°	L 50° 03'	Δ 880 m	2.208 h
S 04° 16'	O 08° 40'	Δ 595 m	343 h
S 07° 41'	L 27° 04'	∇ 1.485 m	1.362 h
S 10° 36'	O 28° 32'	Δ 91 m	1.013 h
S 0° 55'	L 38° 34'	∇ 93 m	1.196 h
S 06° 57'	O 05° 28'	Δ 844 m	258 h

*belo
horizonte,
brasil*



Belo Horizonte é uma ida à sorveteria

A princípio inocente, mas na verdade cheia de camadas profundas. Algumas doloridas e melancólicas, outras leves e saudosistas. Talvez tenha a ver com o fato de estarmos no bairro da Saudade, onde há um cemitério com o mesmo nome. Por causa do cemitério, as casas vizinhas sofrem com a infestação de baratas e até escorpiões. Depois de sair de casa no início da noite e encontrar a amiga que morava em frente, já nos primeiros quarteirões era possível ver as baratas voando ao redor dos postes de luz. Hoje talvez pareça desesperador, na época era só cômico.

Mas fique tranquilo, estamos em família. Logo ali está a casa de uma amiga. Mais pra frente de uma outra. Tem o vizinho peladão, meio doido e engraçado. Os tios e a madrinha também estão por perto. Ou pelo menos estavam. Agora, a casa daquela amiga ou a da madrinha talvez nem existam mais. Talvez os moradores sejam outros. Antigamente as pessoas tinham

o costume de ficar na porta de casa ou na janela. Então quem passava, parava e começava a conversar. Todo mundo sabia de todo mundo. Mas já estão mais vazias as ruas e os hábitos parecem ter mudado.

Há alguns anos as crianças cresciam mais soltas no Saudade. Não tinham nenhuma preocupação em estar na rua. Inclusive, as ruas mais desertas eram aproveitadas pelos espertos que queriam dar beijo na boca escondido, nos muros da pegação. A vida também acontecia na festa junina ou no pagode do bairro e a praça da igreja era um dos lugares preferidos pra tomar vinho. Alguns amigos se juntavam nas férias e invadiam casas na Pampulha. Mas isso algumas mães nem sonham. E esses amigos já nem estão aqui pra contar a história.

É que na esquina da rua das casas bonitas (onde morava um pessoal com mais grana, donos do comércio da região) e do clube de futebol com a rua daquela







39



40

padaria bem antiga, estava sempre esse grupo de amigos, de plantão. Não se criava essa relação direta com o mundo do crime. Eram amigos conhecidos do bairro, fazendo coisas que não deviam. Boa parte desses amigos se foram, jurados de morte pelo tráfico. Mas, só quando você sai do Saudade é que percebe que a violência ali é naturalizada e o modo de ser é mais agressivo devido à dura realidade.

Acontece que nem todo mundo consegue sair de lá. É uma espécie de isolamento geográfico e social. A escola é vizinha da base da polícia militar e o cursinho popular do bairro está dentro dessa mesma base. Não deveria surpreender que o jovem periférico queira evitar a polícia e acabe evitando também os lugares que poderiam tirá-lo das ruas, como o Espaço Comunitário da Igreja, que ensina informática, e o Centro Cultural Luna, que ensina capoeira e promove todo ano o Festival Comunitário Latino-Americano.

A vida ali é uma vida de limites. Entre a vida e a morte. Entre o Saudade e o Vera Cruz. Entre o bairro e a favela. Às vezes, indo para a escola, era necessário se esconder no sacolão, para se proteger do tiroteio na rua. A violência marcava presença tanto em um quanto no outro,

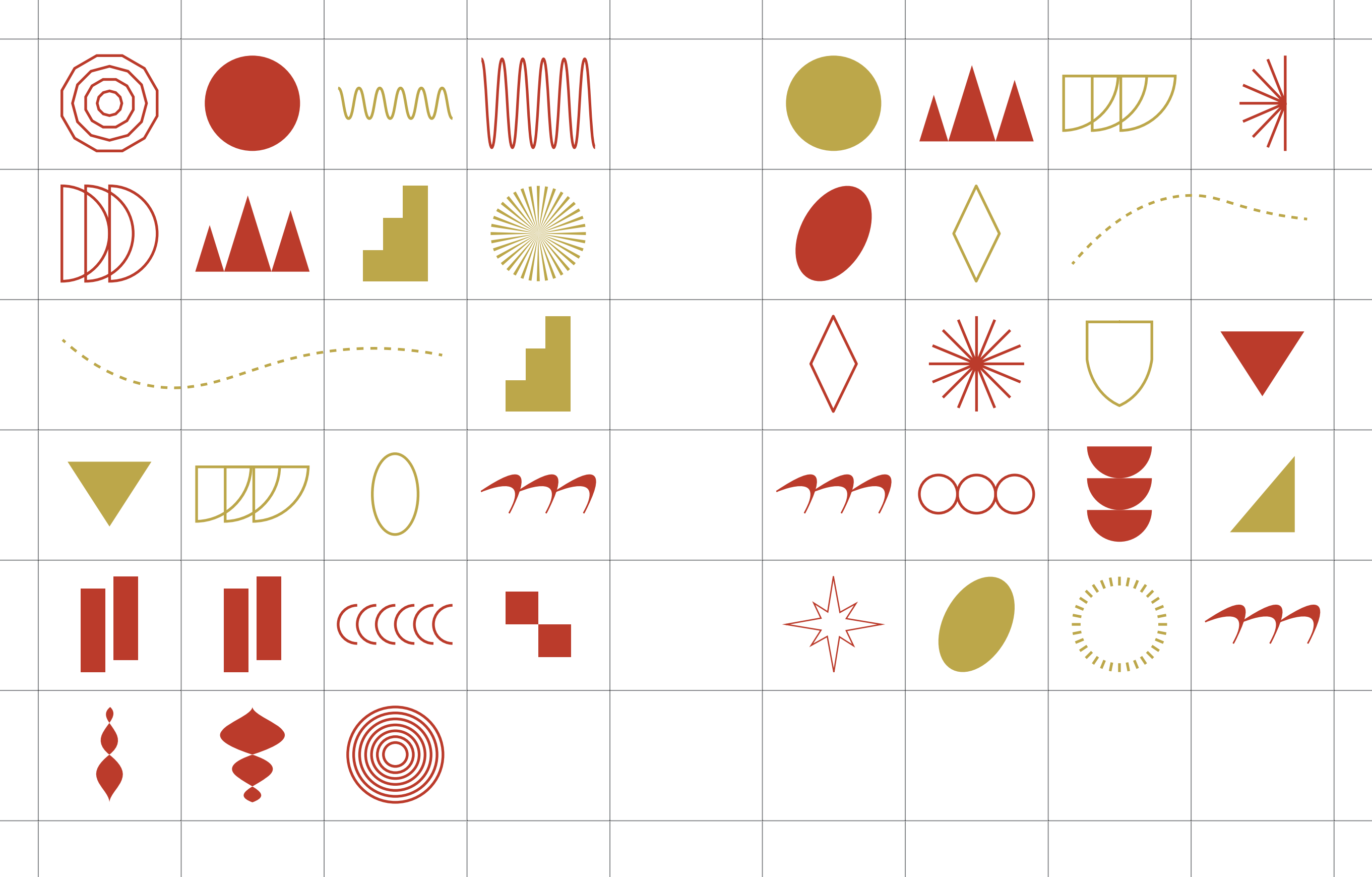
mas quanto mais você subia o morro, mais o bairro se tornava favela. Então quem morava no Saudade deixava claro que ali não era o Vera Cruz, e quem era do Vera Cruz tinha uma tendência a dizer que era do Saudade, para se diferenciar do Taquaril (o mais "favela" dos bairros da região).

Seja hoje bairro ou favela, toda a região a princípio era uma fazenda. Diferentemente da fazenda da ex-deputada Maria Elvira, incrustada hoje no meio do Taquaril, essa antiga fazenda foi loteada e sua ocupação estimulada a partir da criação do cemitério, que foi o segundo da cidade. O Cemitério da Saudade, de planta em formato de sepultura, foi criado para aliviar o fluxo de enterros no Cemitério do Bonfim e para atender uma população "mais carente". Aqueles de maior prestígio jaziam no Bonfim, os outros no Saudade.

Essa população carente, em parte migrada do nordeste do país, foi praticamente quem deu vida àquela porção de cidade. Organizados em grupos comunitários, políticos e religiosos, promoveram a abertura de ruas, depois o calçamento em pedras, até por fim chegarem ao asfalto. Se tornaram donos de bares e comércios locais. Faliram. Mas abriram caminho para as futuras gerações.

0°	0°	0 m	0 h
S 22°	L 50° 03'	Δ 880 m	2.208 h
S 04° 16'	O 08° 40'	Δ 595 m	343 h
S 07° 41'	L 27° 04'	∇ 1.485 m	1.362 h
S 10° 36'	O 28° 32'	Δ 91 m	1.013 h
S 0° 55'	L 38° 34'	∇ 93 m	1.196 h
S 06° 57'	O 05° 28'	Δ 844 m	258 h
S 02° 16'	L 01° 17'	∇ 850 m	85 h

*rio de
janeiro,
brasil*



O Rio de Janeiro é o caminho do Glória a Xerém

Na verdade, o contrário. Mas assim como o disco de Bethânia, nosso trajeto faz menção aos lugares de origem. Às diversas casas que temos na vida. Nesse caso, uma na periferia da cidade vizinha e outra numa região central do Rio. No meio do caminho entre as duas há lugares totalmente inóspitos e outros bastante sedutores. Neste Rio de Janeiro são importantes as marcações de tempo e espaço. Os trajetos curtos são os que carregam mais significado, enquanto há pedaços muito longos quase sem memórias.

Aliás, o que determina o entrar e sair da cidade não são seus limites administrativos e sim a percepção afetiva do espaço. A Rodovia Washington Luiz marca a saída de Xerém, enquanto que a (empresa) White Martins e a vista da baía de Guanabara revelam que Duque de Caxias ficou para trás. A Avenida Brasil nos leva cidade adentro. É uma comprida e hostil via expressa que atravessa e divide vários

bairros. Descer nela para trocar de ônibus é uma experiência tenebrosa. Os coqueiros que enfeitam o canteiro central soam quase como uma ofensa. Uma tentativa descarada de maquiar a hostilidade da avenida. A vontade de quem passa por ali todos os dias é descer e arrancar os coqueiros, para deixar explícito que aquele lugar representa uma ferida urbana para muita gente.

Vamos então começar pela residência atual e depois voltar ao passado. Para quem aterrissa no Glória pela primeira vez pode ser assustador, por incrível que pareça. Os moradores de rua, as prostitutas e o shopping-chão (camelôs que vendem seus produtos sobre panos na calçada) compõem uma realidade muito diferente para quem viveu a simplicidade de Xerém. Com o tempo, essas complexas camadas sociais vão se tornando familiares e deixam de causar medo e desconforto, para se adequarem à normalidade do cotidiano.





A subida da rua faz parte da subida de um morro recortado por escadarias. Começa repleta de bares, restaurantes e mercadinhos. Um com péssimo atendimento, outro com um ótimo PF (almoço comercial). Um caro, só para emergências, outro bom para comprar cerveja. Neste primeiro trecho, a calçada tem inúmeras funções além do caminhar. Abriga uma pequena feira de frutas, roupas e artesanatos, além de ser estacionamento de carrinhos do supermercado e de mototáxis. Também tem barraquinha de açaí e chaveiro. Fora as mesinhas de bar que sediam o campeonato de jogos de mesa do quarteirão.

Mais adiante está o bistrô Grégora, que oferece uma atmosfera bem diferente da que acabou de ser descrita. É um lugar bastante querido, desejável de estar a cada refeição. Para ir numa tarde tranquila, tomar um café e escrever. Um espaço “não-utilitário”, que te convida a permanecer.

O consulado da Suíça, um pouco adiante, reativa a sensação de estar numa zona rica da cidade, ainda que em meio aos camelôs, aos moradores de rua e à sauna gay. Sim, vizinha de uma escola católica bem tradicional e em frente ao bistrô Grégora está uma casinha azul. Suas janelas generosas e adornos art-déco até enganam, mas ali funciona uma sauna gay, o Club 117.

Continuando a subida, passamos em frente a um bar que causa desconforto pela concentração de homens marrentos e mal-educados na entrada. Depois entramos em uma curva, subindo por uma escada perfeitamente ergonômica que circunda uma casa “mística”, que tem uma (planta) espada de São Jorge na porta. Nessa curva há um paredão coberto de graffiti e a memória agradável da resistência de um quilombo urbano ali naquele quarteirão. O trajeto termina chegando ao edifício sombrio-meio-casa-da-bruxa que é a

casa atual. A antiga também pode parecer meio sombria, mas por outro motivo.

Voltando à Xerém, no muro da travessa que leva à casa da infância, foi pintada uma bandeira para celebrar a Copa do Mundo. Embora agora represente essa coisa sombria e autoritária, a pintura dá o nome popular de “Beco do Bandeira” à Travessa Assunção. A entrada para a travessa está na Estrada de Xerém e perto dali há um rio que corre em paralelo, descendo a montanha. Uma vez esse rio alagou a região devido a uma tromba d’água, mas depois nunca mais causou inundação.

Xerém é cercada por montanhas inexploradas. A Capela de Santa Rita de Cássia está no alto de uma delas e é avistada no trajeto. A Pedra do Congonha está em um ponto ainda mais alto, de todo lugar dá para ver. É frequentemente usada como logotipo pelos empreendimentos da região. Próxima da saída para a rodovia está uma fábrica de ônibus, que antes era uma fábrica da Fiat e antes ainda, um esconderijo de pessoas perseguidas

pela ditadura. Na região impera a cultura sustentada pela Igreja. Tem uma Igreja evangélica não a cada esquina, mas a cada passo. Então os meninos se casam e constituem família cedo. Daí tentam ganhar a vida nessa fábrica ou no Centro de Treinamento do Fluminense, logo ao lado, para sustentar a família.

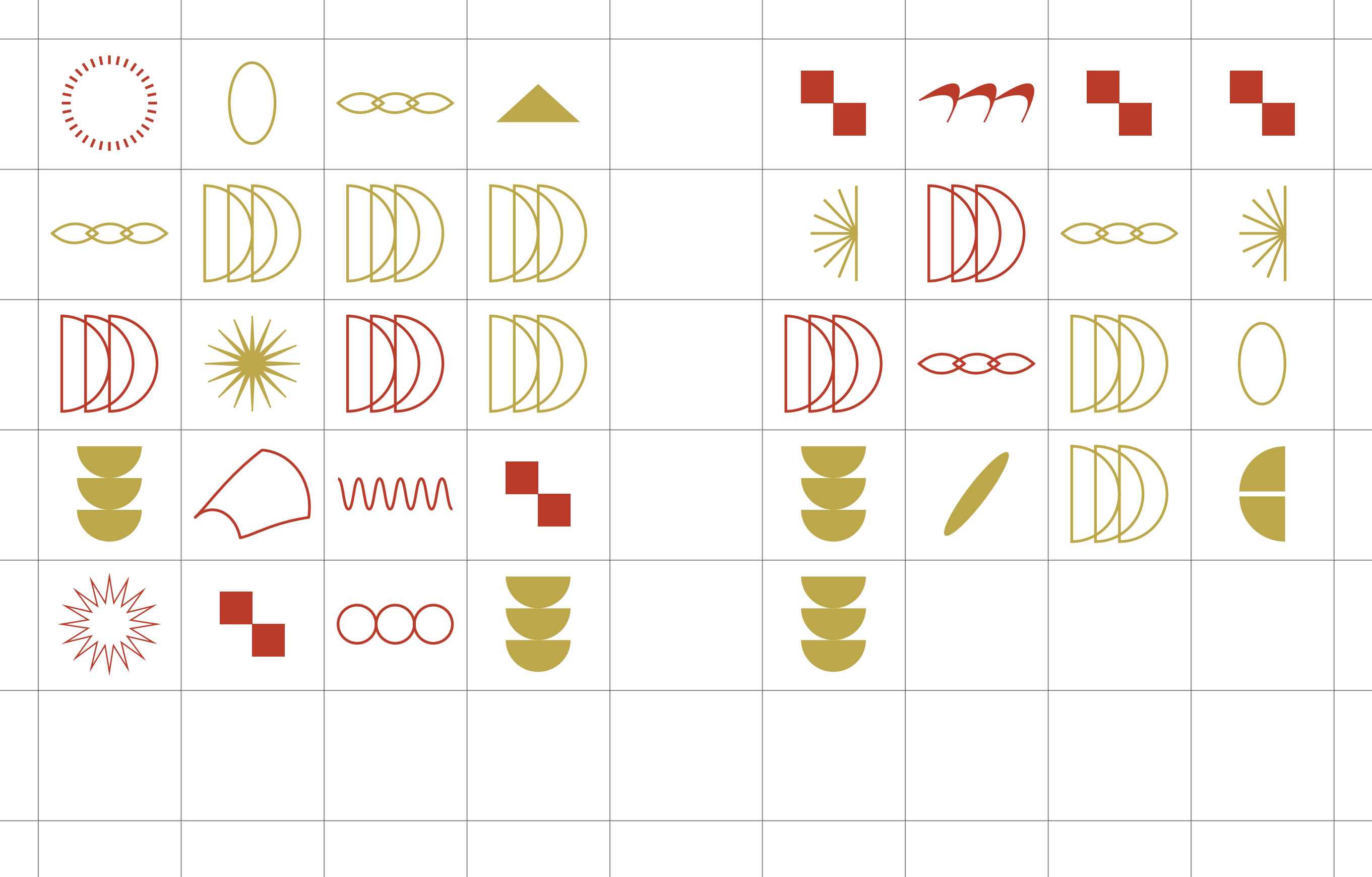
As jovens esposas por vezes vão trabalhar nos salões de beleza ao redor da Praça da Mantiqueira, ponto central do bairro, praticamente “o tablado da vida social de Xerém”. Lá você pode ficar sabendo quem começou a fumar e quem largou, quem engravidou, saiu da Igreja, trocou de marido. É onde a vida do bairro acontece. Lá você vai às compras, à feira, além de fazer a mão, o pé e a sobrancelha no salão, ou então cortar o cabelo na própria praça, com o Bozó. Na adolescência, essa praça era um lugar que causava vergonha, você não queria estar ali porque sua tia ia passar e te ver, e depois contar para sua mãe quando chegasse em casa.





0°	0°	0 m	0 h
S 22°	L 50° 03'	Δ 880 m	2.208 h
S 04° 16'	O 08° 40'	Δ 595 m	343 h
S 07° 41'	L 27° 04'	▽ 1.485 m	1.362 h
S 10° 36'	O 28° 32'	Δ 91 m	1.013 h
S 0° 55'	L 38° 34'	▽ 93 m	1.196 h
S 06° 57'	O 05° 28'	Δ 844 m	258 h
S 02° 16'	L 01° 17'	▽ 850 m	85 h
S 01° 22'	O 03° 58'	Δ 758 m	90 h

*são paulo,
brasil*



São Paulo é a cidade das compras

Um território assimilado pela lembrança exata de onde fica - ou ficava - cada loja, cada mercadinho, cada padaria. São muitas as categorias de comércio que ativam a memória. Desde aquela padaria boa, passando pela cara, "francesa", até a lanchonete amarelinha dos inúmeros almoços e o mercadinho da esquina para os imprevistos. Também aquela chocolataria famosa e a doceria do intervalo do curso de inglês, que virou um estacionamento. A papelaria da foto 3x4, o cartório do bairro. O magazine de roupas da rua de cima onde a mãe adorava ir, as lojas de calçados cujo dono era amigo da família, aquele enorme shopping-galeria que foi demolido.

O comércio não está livre da volatilidade que arrebatava as dinâmicas de ocupação dessa cidade. Então, quando você passar em frente àquela padaria de muitos anos atrás talvez ela já não esteja lá. O galpão da loja de roupas foi vendido para uma incorporadora e a fachada amarelinha da

lanchonete foi substituída por um estande de vendas, cercado por bandeiras e birutas desengonçadas. Alguns desses lugares estarão simplesmente fechados, cobertos por placas de vende-se ou aluga-se. Outros terão dado lugar a uma sucursal do empreendimento modinha da vez.

Talvez essas dinâmicas sejam mais evidentes no centro antigo da cidade, onde fica aquela escola de música frequentada por quinze anos. Lugar de crescimento, aprendizados e amizades. Foram muitos anos dedicados a esse trajeto até a escola, feito no ônibus Lgo. do Paissandú 9031-10. Desde os 12 anos era feito sozinha. Antes com a mãe, que não cansava de repetir todas as recomendações para circular por ali. No bolso apenas dez reais. Andar rápido e sempre pela rua mais movimentada. Celular ainda nem tinha naquela época. Além dos aprendizados na escola de música, o próprio trajeto também ensinou muito sobre a cidade e ajudou a construir







noção espacial, bastante necessária numa cidade grande como São Paulo.

Além da música e da cidade, outras escolas são relevantes no percurso. A do maternal até o pré-escolar, que ficava em frente ao ponto de ônibus. Hoje em dia, uma farmácia. O Zecão (Professor José Carlos Dias), da primeira à quarta série. A escola técnica estadual, do ensino médio. A escola dos sonhos, que tinha um Jesus na entrada. Era uma escola católica super bem conceituada (Legião da Boa Vontade), cujo uniforme chamava a atenção. E até a auto-escola, da carta de motorista que nunca foi usada. Tudo pertinho.

Do lado de cá do rio, as memórias mais marcantes são as relativas ao pai. O rio era atravessado diariamente através de uma ponte mal cheirosa e congestionada. Pelo menos antes da faixa exclusiva de ônibus. Depois, fluiu bem somente para quem ia de transporte público, mas o cheiro permaneceu para todos.

Uma vez, quando o pai dava carona em seu carro até a escola de música, vivenciaram seu primeiro assalto. Parados no semáforo vermelho, foram abordados por um menino armado com uma faca, que pedia celular e dinheiro. Apesar das ameaças do menino e do desespero da família no banco de trás, o pai se manteve irredutível e saiu em disparada com o carro, deixando o menino para trás, mas não a tensão no ar. Outra memória tensa envolve o posto de gasolina de uma

praça próxima à antiga casa da família, onde também era o escritório do pai.

O pai trabalhava como contador para o fundador da escola de samba do bairro. Depois de um encontro entre os dois, se despediram neste posto de gasolina, de onde o pai saiu para buscar a família e levá-la para casa. Quando chegaram já estava em todos os noticiários. O fundador da escola de samba havia sido assassinado naquele posto, uma morte encomendada devido à disputa por território. Disseram que saíram três caras de dentro de um carro com metralhadoras. O posto ficou interditado por muito tempo e a vizinhança demorou para se recuperar do ocorrido. Dez minutos a mais naquele posto seriam definitivos para uma história ainda mais trágica.

O pai era uma figura bastante presente e carismática. Tinha amigos no bar do Jhony Boy, que ficava na esquina oposta à da escola de infância. Estava sempre por ali jogando conversa fora, na espera da saída da aula. Também frequentava os eventos da sociedade de amigos do bairro e costumava levar a família junto. Um passatempo particular do pai era a fotografia. Ia tantas vezes à casa onde revelavam fotos que se tornou amigo do dono, que dava brindes e descontos. Agora o lugar é um petshop, já que o formato analógico vem sendo cada vez menos usado. Porém, o arquivo de fotos formado pelo pai ainda é um sucesso. O acervo familiar, na casa atual, recebe visitantes assíduos entre os parentes.

0°	0°	0 m	0 h
S 22°	L 50° 03'	Δ 880 m	2.208 h
S 04° 16'	O 08° 40'	Δ 595 m	343 h
S 07° 41'	L 27° 04'	▽ 1.485 m	1.362 h
S 10° 36'	O 28° 32'	Δ 91 m	1.013 h
S 0° 55'	L 38° 34'	▽ 93 m	1.196 h
S 06° 57'	O 05° 28'	Δ 844 m	258 h
S 02° 16'	L 01° 17'	▽ 850 m	85 h
S 01° 22'	O 03° 58'	Δ 758 m	90 h
S 11° 06'	O 11° 49'	▽ 735 m	403 h

*buenos
aires,
argentina*

Buenos Aires emana um fulgor cultural constante

Está repleta de teatros e cinemas na Avenida Corrientes, que fica coberta de luzes no período da noite. Isso sem contar os letreiros publicitários, também luminosos, que abraçam os prédios. É uma avenida que banha de luz artificial a vida noturna pulsante. Mas, ao redor, o que pulsa é a vida diurna dos escritórios. Estamos no coração do centro comercial da cidade, destino diário de inúmeros trabalhadores.

Porém, não estamos falando de alguém que ia à Corrientes a trabalho e depois voltava para casa a muitos quilômetros de distância. Nesse caso, trata-se da experiência inversa. Alguém que ia trabalhar fora da cidade e voltava para o centro, onde vivia uma vida doméstica agitada. Esse movimento pendular era feito de BRT e terminava no Centro Cultural Kirchner, um ponto de convergência de atividades culturais mas também de várias linhas de transporte público. Dalí entramos na Corrientes, que segue por quatro

quarteirões “um pouco morta”, ocupada principalmente por bancos e escritórios.

Tudo muda quando chegamos à Rua Florida, uma rua para pedestres, perpendicular à Corrientes, na qual gera uma divisão entre onde se pode caminhar à noite e onde não. A partir da Florida começa o movimento dos teatros, os protagonistas desse trajeto. A duas quadras da Florida, estava o antigo e saudoso apartamento, que dava de frente para a avenida, mas era só fechar a janela e todo o barulho sumia. O apartamento estava rodeado de teatros, cada um com seu significado e importância.

O Teatro Astros é um teatro de obras mais comerciais, não agradava tanto. Já o Teatro Maipo era um pequeno teatro muito querido que ficava do lado da churrascaria do Ricky, onde vendiam “choripanes” (pães com linguiça) duvidosos. Antes o Maipo era um teatro de revistas, mas passou a ser de tudo. Inclusive lá se apresentou cinco vezes o cantor argentino Gerónimo Rauch.





Das cinco apresentações, esteve presente em quatro, uma delas na primeira fileira.

O Opera Orbis é um teatro muito elitista. Tem dois níveis, sendo que os assentos mais baratos são os de cima, de onde não se vê um terço do palco. E qualquer obra deveria poder ser vista por todos, os que pagam mais e os que pagam menos, somente a partir de ângulos diferentes. Em contrapartida, o Teatro Gran Rex é excelente, bastante generoso e diverso.

O Gran Rex é um local cheio de memórias. Uma delas é de um dia entediante, muito frio. No Gran Rex estava passando um musical infantil durante as férias de inverno das crianças, o Peter Pan. Para matar o tédio, decidi comprar o bilhete mais barato e entrar. Só que o mais barato também é o mais distante. A sorte é que não estava tão cheio e deixaram ir mais para frente. Foi divertido estar ali com as crianças, depois disso sempre que podia recomendava o Peter Pan para quem quer que fosse.

Na Corrientes também estão o Teatro Nacional e o Metropolitan. Mas além dos teatros há cinemas de rua.

O Cine Lorca é um bem pequenininho mas bastante frequentado. E o Buenos Aires Mon Amour é dedicado ao cinema internacional independente. Está logo embaixo do metrô, então dependendo da sala em que você estiver, vai sentir a vibração de quando passa o trem. São os efeitos especiais da cidade.

E, evidentemente, um bom filme e uma boa peça são sempre acompanhados de café ou pizza. Há três cafés importantes, todos de fachadas majestosas e interiores que lembram o famoso navio Titanic. O primeiro deles atualmente está fechado. É a Confeitaria Ideal, onde se apresentou o primeiro grupo de tango totalmente feminino. Fechou para reparos e nunca mais abriu. O Café Petit Colon é outro café histórico, com uma “cara bem europeia”. Só de falar já dá pra sentir o cheiro bom dos pães do balcão.

Finalmente, o Café London City é famoso por estar em um livro de Julio Cortázar. A história de um de seus romances tem início aí e, por isso, em uma mesa você encontra a estátua do escritor fumando um charuto. Os croissants desse café são

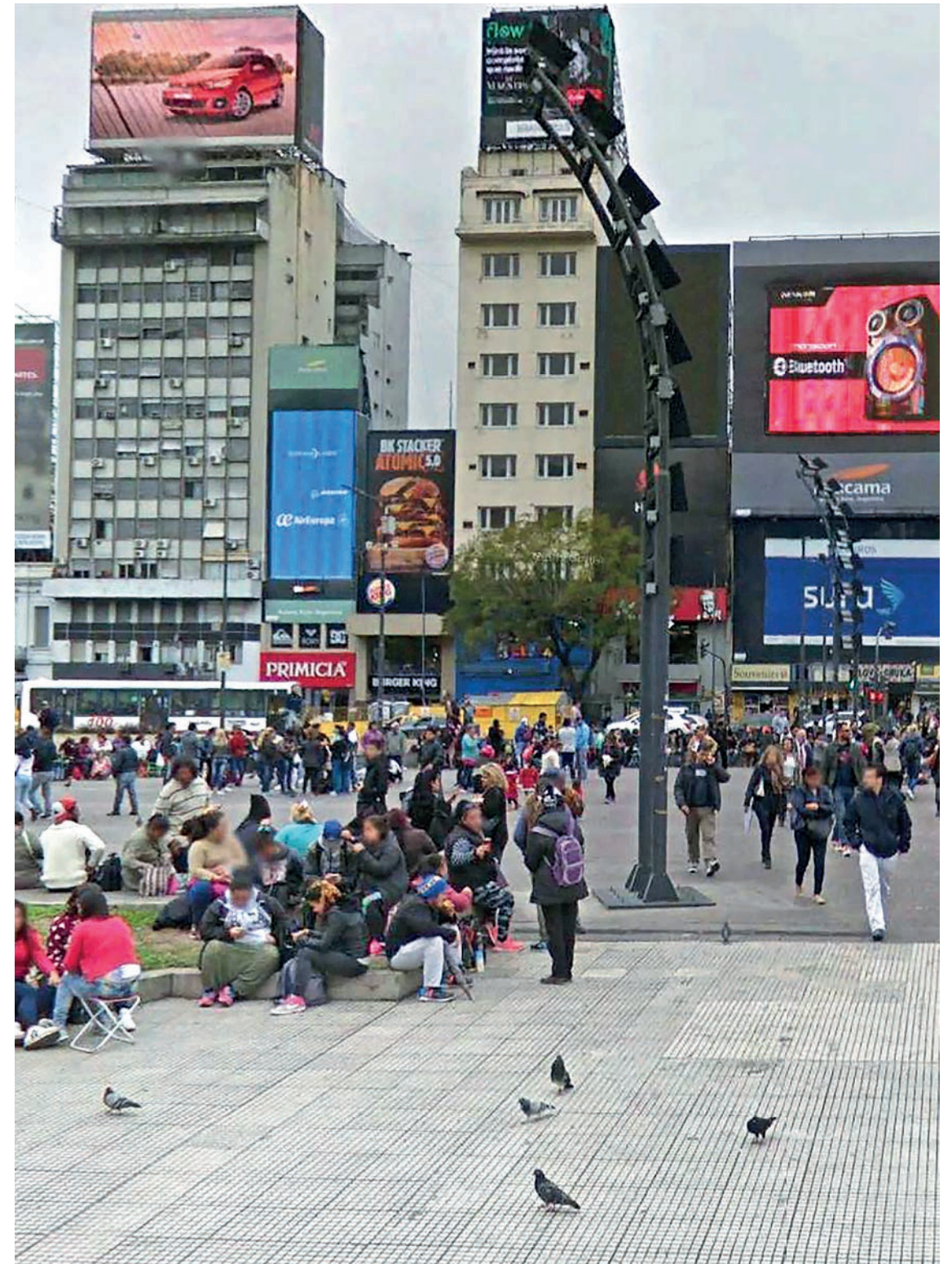
inesquecíveis. Mas além disso, a experiência que o café proporciona deve dar créditos à movimentação constante na Avenida de Mayo. O lugar perfeito para simplesmente sentar e contemplar as pessoas passando.

Assim como a Avenida de Mayo, a Corrientes também é lugar de contemplação. Lugar de caminhar. O tipo de lugar que te faz descer uma estação antes da sua, para poder andar umas quadras até chegar em casa. As livrarias funcionam até de madrugada e sempre têm movimento de pessoas devido aos já mencionados teatros, cafés e cinemas. Os restaurantes e pizzarias também são vários e marcam presença.

O obelisco engrossa esse caldeirão sócio-cultural. No cruzamento da Corrientes com a Avenida 9 de Julio, o monumento acolhe manifestações populares quase diárias. É muito comum

que o cruzamento esteja bloqueado e atrás dele se forme um longo congestionamento, dando motivos para que os argentinos pratiquem um de seus hábitos preferidos: reclamar.

Mas não são só protestos que movimentam o obelisco. Cada vez que o Boca (Juniors) ou o River (Plate) ganham algum campeonato, é uma tradição que os torcedores se reúnam no obelisco. Também é parte da tradição terminar a comemoração no McDonald's da Corrientes que, para alegria de alguns e tristeza de outros, sempre acaba meio destruído no final da noite. As comemorações das torcidas podem ser bem mais intensas que os próprios protestos. Seus pulos e gritos chegam a fazer o asfalto vibrar. A rua parece ter vida própria.



chegada

As cidades latino americanas podem ser tudo isso, mas também muitas coisas mais

Esse pequeno recorte de experiências urbanas na América Latina demonstra a variedade de contextos sociais existentes em uma mesma cidade e entre as várias cidades abordadas. Os contrastes entre riqueza e pobreza permeiam quase todos os pontos de parada desse itinerário que cruzou seis países. E a própria descrição dos trajetos diz um pouco sobre as pessoas que o experimentaram: seus valores, sonhos e crenças.

Isso porque a cultura dos lugares que vivenciamos ajuda a moldar nossa percepção de mundo. Pessoas que estão ou estiveram em uma atmosfera urbana mais propícia à vida coletiva terão mais memórias espaciais da cidade. Bairros de moradias menores e mais horizontais tendem a propiciar uma vivência mais voltada para os espaços coletivos, enquanto os novos produtos das incorporações, sendo o condomínio o mais comum

deles, estimulam um estilo de vida mais individualista e afastado da rua.

A rua é, por essência, o lugar do encontro e da troca. É o lugar onde, supostamente, os vários universos da vida privada poderiam conviver harmoniosamente. É um bem comum, de livre acesso e uso por todos. João do Rio (1908) reitera que a rua é a alma da cidade, é a origem de todos os atributos relativos a uma cidade e, por isso, tem um papel fundamental na construção de significados da experiência urbana.

O autor também denuncia a definição “fácil”, comumente atribuída à rua: “espaço entre fachadas por onde se anda e se passeia”. É fato que a rua também é o lugar do trânsito, mas reduzi-la a essa utilidade apaga todo seu potencial poético e disruptivo de manifestação popular, o que interessa à manutenção da ordem hegemônica da cidade. “Quem tá na rua sabe”, diz o pixo disseminado pelos

muros de São Paulo, porque estar na rua é diferente de simplesmente passar por ela, é praticar a cidade e participar ativamente da construção do cotidiano.

E o praticante da cidade, na maioria das vezes, é o usuário do transporte público. Embora não encerre a definição da experiência urbana, a mobilidade não deixa de ser um fator decisivo na percepção da cidade. O motorista do carro não costuma poder desfrutar daquela atenção contemplativa particular do pedestre, do ciclista e do passageiro de ônibus. Não que seja uma regra, já que até mesmo esses praticantes são arrebatados pelo fenômeno da pressa, que esvazia o cotidiano de significados.

Ao impor-nos uma rotina de velocidade acelerada, perdemos a capacidade de registrar informações e criar imagens que alimentam a nossa memória. Transitamos frequentemente entre as condições de praticante e passante das ruas, mas para pender mais para um lado que para o outro faz-se necessário despertar um certo estado contemplativo da vida, pelo qual é possível ativar a sensibilidade espacial, que permite a construção da reflexão que cada um faz sobre o ambiente que o circunda.

Esse estado contemplativo ou reflexivo é determinante para diferenciar a cidade-espetáculo da cidade-experiência. A sociedade do espetáculo, conceito desenvolvido por Guy Debord (1997), é aquela que habita a cidade mediada por imagens pré-concebidas e superficiais, que estimulam uma espécie de comportamento hipnótico, caracterizado pela abstenção da força pensante do indivíduo. Por outro lado, a cidade-experiência é a cidade da

“corpografia” que, conforme ensina Paola Berenstein (2008), é o espaço afetado pelo corpo e o corpo sensível ao acúmulo de apropriações e improvisações cotidianas.

No trajeto feito em Buenos Aires, por exemplo, os teatros, cinemas e restaurantes poderiam representar essa cidade-espetáculo, voltada somente ao entretenimento e à publicidade, não fossem as minúcias da experiência corporal, que invadem esses espaços. Há, portanto, teatros mais amigáveis que outros e cinemas menos comerciais que outros. Restaurantes que te fazem sentir em casa, cujos funcionários sabem quando você não está tendo um bom dia. Também, a vivência dos protestos políticos e a comemoração das torcidas de futebol alteram a atmosfera turística do lugar. E aquele café tão querido não seria o mesmo sem a contemplação de todo o movimento da rua.

Paralelamente, Rio de Janeiro e Caracas ajudam a demonstrar as variações entre praticantes e passantes das cidades. Na primeira cidade, a memória do dia em que a casa inundou faz com que o córrego vizinho não passe despercebido na descrição do trajeto, enquanto na segunda, o enorme rio que atravessa toda a cidade, e também o trajeto percorrido, sequer foi lembrado. Ao mesmo tempo, a percepção das montanhas densas de vegetação que envolvem ambas as cidades foram bem distintas. Em Caracas, as montanhas representam somente algo que os turistas adoram, já no Rio de Janeiro fazem parte da paisagem cotidiana, são para onde olha-se no caminho para casa.

É interessante salientar que a afirmação de que a periferia estaria, obrigatoriamente, mais propícia à experiência afetiva do

espaço é questionável. Descrições de zonas mais pobres acompanham cargas sentimentais muito intensas nos trajetos em Belo Horizonte e no Rio de Janeiro, mas também em Buenos Aires e Medellín, onde são percorridas regiões mais ricas da cidade. Da mesma forma, em Belém, a experiência de um bairro periférico em pleno processo de transformação colaborou para que as marcas afetivas do lugar fossem ficando no passado.

Isso ajuda a demonstrar que a posição social de um sujeito e o desenvolvimento econômico de um lugar não determinam, necessariamente, uma vivência espacial mais ativa, mas sim o tipo e o grau da relação que um indivíduo estabelece com o espaço, além de sua capacidade de gerar memórias e concepções afetivas sobre a cidade.

Um fator afetivo que atravessa tanto zonas pobres quanto zonas ricas é o medo da violência e as consequências dela no comportamento cotidiano. Em suas variadas formas - verbal, física, econômica, racial ou de gênero -, a violência fica gravada no corpo, na mente e no território, muitas vezes de maneira abstrata ou invisível, mas não deixa de condicionar a experiência urbana. No entanto, esse medo não aparece nos trajetos de formas convencionais.

No caso de Belo Horizonte, não eram baratas e escorpiões nem as ruas escuras que causavam medo. O principal medo relatado era o causado pela polícia que, para alguns, representava uma ameaça de violência maior do que a representada pela atmosfera do crime. Já em Medellín e Lima, em contrapartida, valia a pena correr os perigos decorrentes de uma

rede de ciclovias deficiente, para poder desfrutar de um trajeto feito em bicicleta.

Ainda que represente um momento de alegria e tranquilidade nos percursos por Salvador e Buenos Aires, o caminhar também pode ser um marcador de medo e insegurança. Em Tijuana e Lima, andar por determinadas ruas representa algo inimaginável devido à violência iminente. Nas duas últimas, o fantasma da insegurança tem a ver com o estigma da violência que acompanha as regiões pobres das cidades, com a diferença de que em Tijuana o gênero denuncia outra camada da violência urbana, relativa à vivência das mulheres.

Violência, medo e insegurança determinam, então, limites intangíveis nas cidades latino-americanas. São símbolos que operam no cotidiano urbano, direcionando o comportamento dos indivíduos. Definem, por exemplo, até que ponto é possível caminhar por certa rua, quais esquinas devem ser evitadas e quais zonas estão totalmente proibidas para um pedestre.

Mas essas regras variam conforme o grupo social, além de representarem acordos sociais velados, sintomas da discriminação sócio-territorial. Às mulheres, por exemplo, está proibida a circulação por muitas zonas da cidade, ainda que o caminhar seja o principal modo de transporte entre mulheres de países latinos. Da mesma forma, corpos negros são comumente perseguidos tanto em espaços públicos quanto privados, de acordo com relatos que cada vez mais têm vindo à público através das redes sociais.

Essas variações das experiências urbanas entre os grupos sociais são observadas dentro do recorte de trajetos apresentados. Em todas as cidades, homens e mulheres caminham e se deslocam em transporte público, já que esse era um critério exigido do percurso. Contudo, é simples perceber que os dois trajetos afetivamente mais curtos, ou seja, cuja descrição da experiência foi mais enxuta, são aqueles feitos pelos dois únicos homens heterossexuais entre as dez cidades. As experiências de Caracas e Lima apontam que a sensibilidade espacial pode estar relacionada também à feminilidade das mulheres e das pessoas LGBTQ+.

Outro limite intangível no imaginário popular latino-americano está na relação que se cria com as favelas. Mesmo na própria periferia, como no caso do percurso em Belo Horizonte, a favela é um estigma. Ausente dos registros “oficiais” de urbanização, até para um morador pode ser difícil dizer onde a favela começa e onde termina, porém não tão difícil é determinar um “estrangeiro” para a favela e um “favelado” para a cidade.

Em Belo Horizonte, o que delinea a noção de favela são as ruas mais estreitas, os loteamentos menores e os “puxadinhos”. Já no Rio de Janeiro, apesar da presença de becos, casas não finalizadas e chão de terra, a palavra favela não é citada. Por outro lado, em Caracas e Lima, a favela é observada de longe, por pessoas “estrangeiras”. Nestes casos, as pinturas vibrantes das casas, a precariedade das construções e o teleférico que cruza a paisagem chamam a atenção.

Essa visão estrangeira, no entanto, dá origem a concepções negativas sobre

a favela, baseadas em um pensamento meritocrático, que atribui a debilidade de um organismo à sua incompetência individual, em lugar de atribuí-la ao contexto social em que está inserido. A ideia de que as favelas são do jeito que são porque assim mereceram ser - e não porque não tiveram melhores condições para serem construídas -, contribui para isentar as instituições de sua responsabilidade de garantir os direitos básicos das populações urbanas, sendo a moradia um deles.

Outra questão que passeou por diversos trajetos foi a percepção espacial do tempo. Alguns dos mais longos trechos dos caminhos percorridos, seja dentro de um trem elevado ou de um ônibus intermunicipal, não suscitaram nenhuma observação. Em contraponto, caminhos muito curtos, às vezes restritos a uma única rua e percorridos a pé, registraram lembranças muito profundas. Por isso, nota-se que a passagem do tempo nas cidades pode estar mais relacionada ao acúmulo de memórias afetivas do que ao próprio movimento do ponteiro do relógio.

A cidade lenta das lembranças profundas opõe-se à das transformações velozes promovidas pelo mercado imobiliário. Várias cidades latino-americanas, como Tijuana e São Paulo, vêm sofrendo a financeirização das dinâmicas imobiliárias locais, representadas principalmente pela construção de empreendimentos habitacionais condominiais, como explica Paulo Cesar Pereira (2017). Essa atividade imobiliária pode até representar um avanço positivo em Belém, por exemplo, já que mobilizou a oferta de serviços básicos em áreas remotas, mas em Tijuana é percebida

como uma forma de captura do potencial econômico local, já que o capital gerado em torno dos empreendimentos é sempre em benefício do investimento estrangeiro.

Aliás, a população local de Tijuana é afetada diretamente pela reprodução do capital global no espaço urbano. Os moradores da cidade, cada vez mais dominada pelo dólar e pelas dinâmicas da travessia da fronteira com os Estados Unidos, se vêem forçados a ir cada vez mais para as periferias devido à dificuldade de acesso à moradia, o que leva ao crescimento acelerado da mancha urbana em direção às cidades vizinhas.

Essa espécie de urbanização “predatória” faz parte da ilusão publicitária da cidade mercadológica, que instrumentaliza descontroladamente o espaço urbano, aumenta continuamente o preço da terra e força as populações locais para as periferias e favelas. A movimentação do mercado que produz as cidades latino-americanas é sempre representada como algo positivo, mas está no cerne da criação dos enormes contrastes urbanos e da desigualdade sócio-territorial que formam parte estrutural da realidade desses lugares.

Não significa que os governos locais não tenham seu papel nessa movimentação. Frequentemente financiado por esse setor do mercado, o poder público retribui o favor, alçando a atividade imobiliária aos postos mais estratégicos para a vida das cidades. Ao invés disso, deveria estar mobilizando esforços para tornar efetiva a regulação da produção das cidades, com o objetivo de tornar o crescimento urbano menos desigual, ou até viabilizar a desaceleração desse crescimento,

para que a urbanização pudesse ser menos destrutiva ao meio ambiente.

Por esses motivos, retomar a experiência das cidades latino-americanas, através de um deslocamento que põe foco sobre a vida cotidiana ao invés de colocá-lo sobre a construção do espaço, é fundamental para o entendimento da realidade vivida nessas cidades. A busca pela representação das vivências reais e sensíveis dos cidadãos urbanos se insere em um contexto de acelerada financeirização das cidades e desumanização dos espaços comuns.

Entender as cidades a partir do ponto de vista das experiências afetivas permite rebater as soluções “fáceis” para a crise urbana na América Latina, propostas pelo mercado financeiro e da construção civil e também pelo poder público. A urbanização promovida por esses setores vêm sendo baseada em perspectivas técnicas e econômicas das cidades, que optam por deixar escapar suas camadas sensíveis, relativas à contextualização histórica e social.

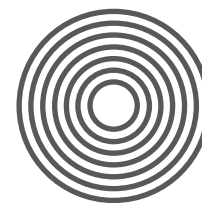
É de grande relevância, portanto, que o debate sobre as cidades latino-americanas incorpore a análise das experiências urbanas, cuja espinha dorsal está na vivência compartilhada de espaços conectados pelas ruas. A experiência urbana guarda informações valiosas para a construção das representações das cidades, que retroalimentam os modelos de cidades desejados pela população e produzidos via mercado e Estado. No entanto, é importante reiterar que a amostra de vivências apresentadas neste livro não pretende encerrar a reflexão sobre o que é a vida nas cidades latino-

americanas, mas sim contribuir à amálgama ilimitada de experiências que compõem a estrutura psíquica dessas cidades.

Sem dúvida, Lima não se restringe aos seus limites urbanos e aos areais, nem Caracas às ruínas de seus edifícios modernos, ou Tijuana à sua fronteira com os Estados Unidos. Tampouco Buenos Aires é feita só de teatros e cafés, Medellín é inteira arborizada e “pedalável”, ou Salvador é somente a contemplação do mar na orla da Barra. Belém também não é apenas a vida pacata das pracinhas, São Paulo é muito mais que uma cidade de compras, a periferia de Belo Horizonte não se resume à violência do tráfico de drogas e o Rio de Janeiro tem inúmeras camadas sociais para além das apresentadas.

As cidades latino-americanas podem ser tudo isso, mas também muitas coisas mais. Representar uma cidade jamais deverá ser uma tarefa simples, principalmente quando se trata de um espaço urbano intrinsecamente diverso e desigual, recheado de feridas profundas. Este livro-trajeto, livro-território, ou livro-cartografia, forma parte, portanto, do esforço de reativação da sensibilidade espacial, da memória urbana e dos saberes cotidianos nas análises urbanas sobre a América Latina.

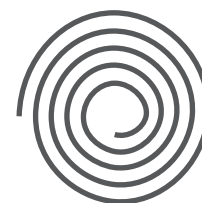
Pictogramas



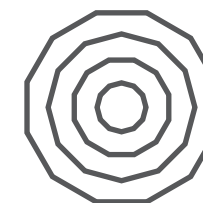
CASA
ATUAL



CASA
ANTIGA



CASA DE
AMIGO



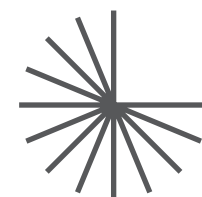
CASA DE
FAMILIAR



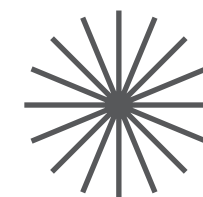
PARQUE



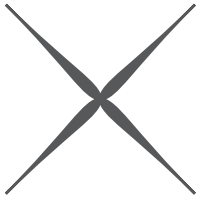
PRAÇA



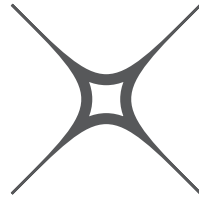
CEMITÉRIO



ÁRVORE



MURO/GRADE/
PORTÃO/LINHA
FÉRREA



FRONTEIRA
INTERNACIONAL



BIBLIOTECA



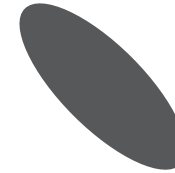
POLÍCIA/
PRESÍDIO



ESTAÇÃO
TREM/METRÔ



PONTO
MOTOTÁXI



TRABALHO



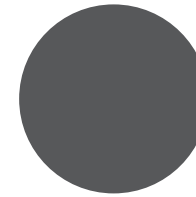
EQUIPAMENTO
PÚBLICO



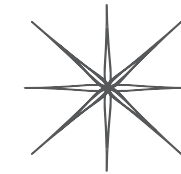
ESTAÇÃO BRT
(BUS RAPID
TRANSPORT)



PONTO
ÔNIBUS



IGREJA



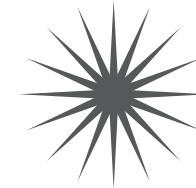
CIRCO



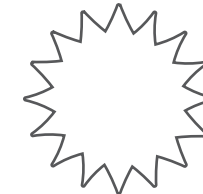
ESTAÇÃO
BICICLETA



ESTAÇÃO
TELEFÉRICO



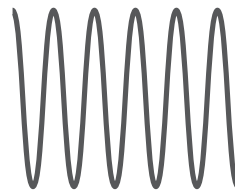
FESTA/SALÃO
DE EVENTOS



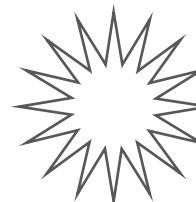
MUSEU/CENTRO
CULTURAL



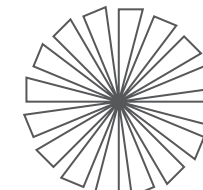
RIO



INUNDAÇÃO



TEATRO



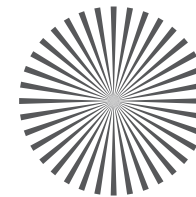
CINEMA



UNIVERSIDADE



ESCOLA/
CURSINHO



CLUBE ESPORTIVO/
ESTÚDIO DE DANÇA



SAUNA GAY/ CLUBE
DE STRIP-TEASE



RESTAURANTE



BAR



RUA



AVENIDA



PIZZARIA



SORVETERIA



BAIRRO



FAVELA



BARRAQUINHA
DE COMIDA DE RUA



CAFÉ



REGIÃO/
TRECHO



CICLOVIA



PADARIA



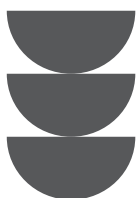
SHOPPING



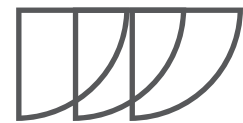
ESCADA



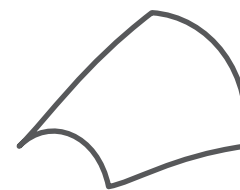
QUILOMBO



MERCADO



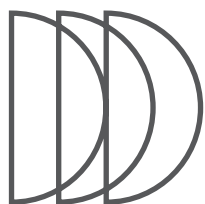
FEIRA



VIADUTO



ORLA



COMPRAS
DIVERSAS



BOCA



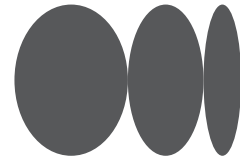
EDÍFÍCIO/
CONDOMÍNIO



MONUMENTO/
ESCULTURA



FÁBRICA



MAR/PRAIA



MONTANHA



AREAL



NADA DEMAIS/
SEM COMENTÁRIOS



PRESSUPÕE
AFETIVIDADE



PRESSUPÕE
REFERÊNCIA

Imagens

1-9	Michelle Diaz	Arquivo pessoal
10		Google
11	Elizabeth Ostos	Google
12	Robert Marín	Google
13	Carmen Ramirez	Google
14	Ruben Bedoya	Google
15	Oscar Delgado	Google
16-19		Google
20	Sofía Patiño	Arquivo pessoal
21-33		Google
34	Gabriel Candia	Google
35	Agieszka Bednarz	Google
36		Google
37	Dávila Regina	Arquivo pessoal
38		Google
39-40	Dávila Regina	Arquivo pessoal
41-45		Google
46	Siddo Habbo	Google
49-52		Google

Bibliografia

Berenstein Jacques, Paola.

Corpografias urbanas. Arqutextos, São Paulo, ano 08, n. 093.07, Vitruvius, fev. 2008. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/08.093/165>. Acesso em: 18 maio. 2021.

Debord, Guy.

A sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, p. 13–25 e 111–118, 1997.

De Certeau, Michel.

A invenção do cotidiano - Artes de fazer. Petrópolis: Editora Vozes, p. 169–207, 1998.

Do Rio, João.

A alma encantadora das ruas. Fundação Biblioteca Nacional, p. 1-13, 1908.

Pereira, Paulo César Xavier.

Dinâmica imobiliária das metrópoles latino-americanas: ruptura ou continuidade? In: Produção imobiliária e reconfiguração da cidade contemporânea. São Paulo: FAUUSP, p. 139–154, 2017.

Rolnik, Suely.

Cartografia sentimental. Porto Alegre: Editora UFRGS, p. 23-37, 2011.

Santos, Milton.

Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, p. 96-98, 2001.

Santos Junior, Orlando Alves dos.

Políticas públicas e direito à cidade: programa interdisciplinar de formação de agentes sociais. Rio de Janeiro: Letra Capital, p. 11-19, 2017.

Agradecimentos

Anne Feitosa
Caroline Souza
Dávila Regina
Eloá Mattos
Esteban Gutierrez
Humberto Cuapio
Kevin Monsalve

Mateus Reis
Michelle Diaz
Sandra Serra
Sebastian Gomez
Sofía Castellón
Sofía Patiño
Daniel Mendonça

Joaquín Jarama
Juliana Lima
Maria Gabriela Feitosa
Marian Ferrara
Otávio Bergamini
Patrícia Porto
Sariana Monsalve

Pontos de vista



Anne Feitosa, São Paulo, Brasil



Caroline Souza, Belém, Brasil



Esteban Gutierrez, Bogotá, Colômbia



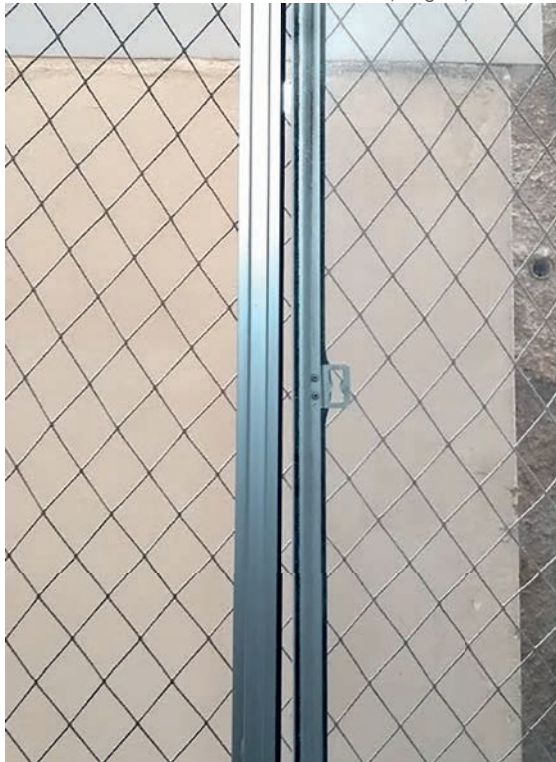
Humberto Cuapio, Cidade do México, México



Kevin Monsalve, Caracas, Venezuela



Mateus Reis, Rio de Janeiro, Brasil



Dávila Regina, Belo Horizonte, Brasil



Eloá Mattos, Salvador, Brasil



Michelle Diaz, Tijuana, México



Sandra Serra, Santiago, Chile



Sebastian Gomez, Lima, Peru



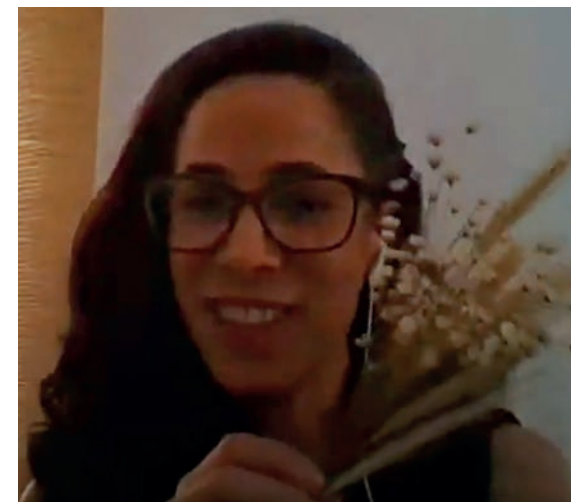
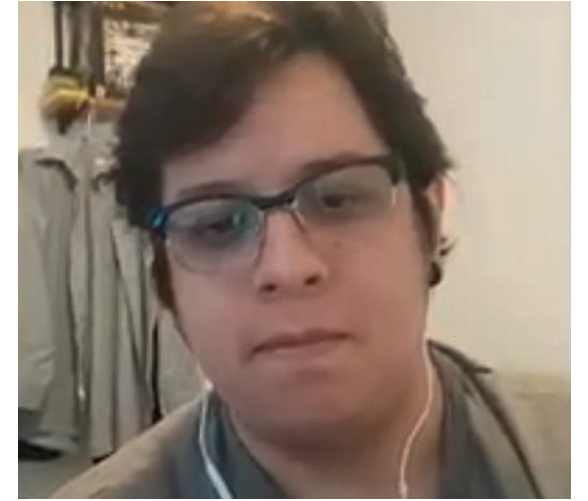
Sofía Castellón, Buenos Aires, Argentina



Sofía Patiño, Medellín, Colômbia



Luiza Vidotto, São Paulo, Brasil







Impresso em Plantin,
Neue Haas Grotesk e
Inter sobre papel Alta
Alvura e Colorplus



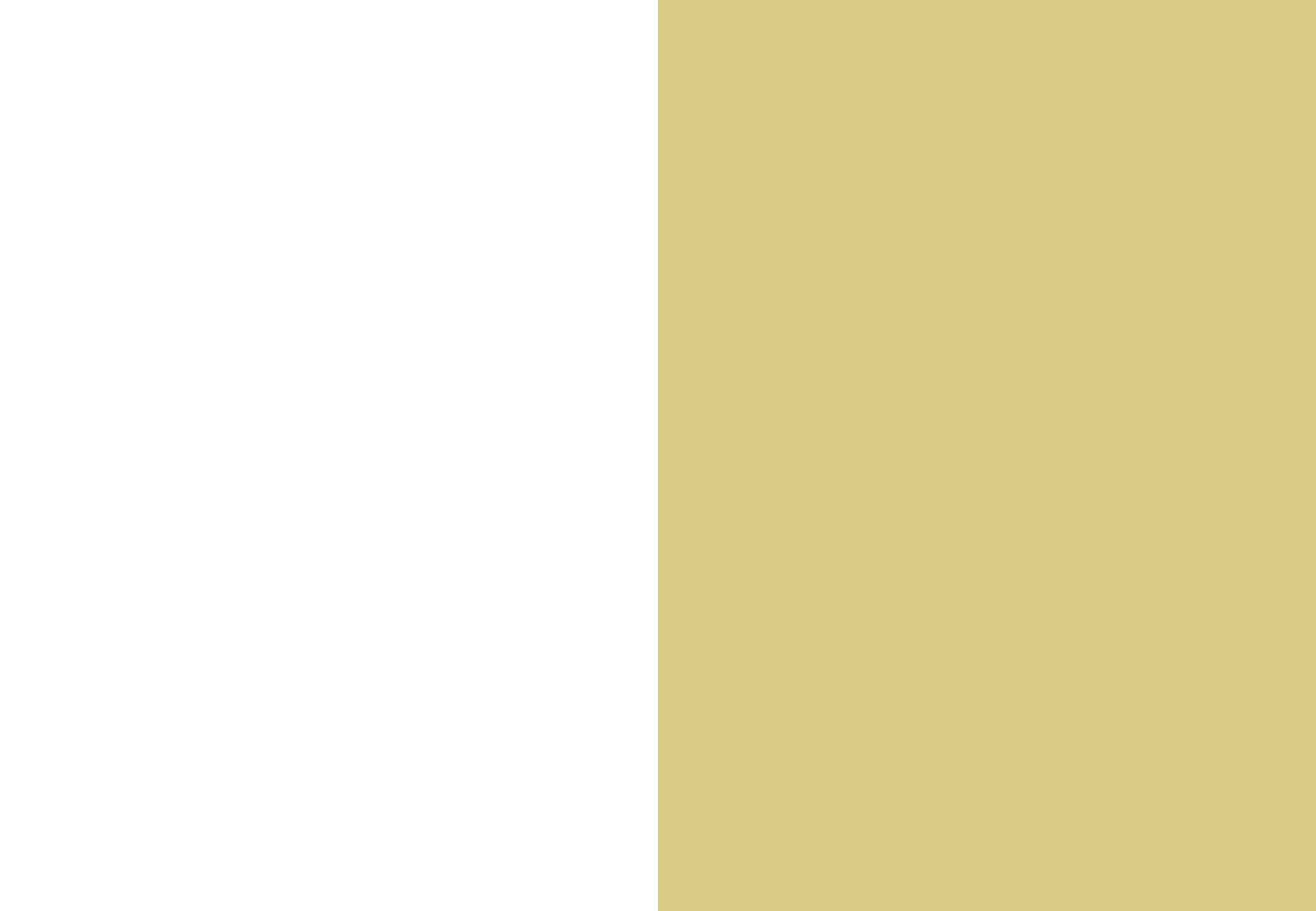
Histórias do
Cotidiano
Estudo sobre
os desejos
relativos à
cidade

cartela de desejos

Luiza Vidotto

Trabalho Final de Graduação
realizado por Luiza Vidotto e
orientado por Eduardo Costa.
FAUUSP, 2021.

Cartela
de Desejos
faz parte
de uma
pesquisa
chamada
Histórias
do Cotidiano





— Oi, moça. Posso te fazer
umas perguntas?

— Eu tenho que pagar alguma coisa?

— Nada! É só responder mesmo.

— Então tá bom.

— Você sabe como funciona
uma rifa?

- Ah, sei o básico do básico.
- Olha, a verdade é que eu sei mas eu não participo dessas coisas, porque não acho certo.
- Sei. Inclusive hoje em dia fazem na internet, né? Eu tô pensando em fazer uma. Um conhecido meu vai organizar pra mim. A gente vai juntar várias pessoas, cada uma dá um pouquinho, até alcançar o valor.

— Se você fosse fazer uma rifa pra você, o que você financiaria?

— Hmm...

— Qual seria seu maior desejo neste momento?

— Ah, o que eu mais desejo?
(risos) Deixa eu ver, sabe
aqueles relógios... anjo,
minha peruca chegou.
Desculpa, tá?



3112-10

3160-10

573A-10

373T-10

311C-10

2101-41

373M-10

N504-11

175P-10

477A-10

- As pessoas desejam muito uma casa, um carro, essas coisas, né? Mas não sei se daria pra colocar como prêmio da rifa uma casa, geralmente não dá pra coisas grandes...

- Vamos considerar uma situação hipotética, sem um limite de valor.

- Ai, seria um carro então.
- Pra mim? Eu queria um carro.
- Um carro... não! Uma casa!
- Talvez agora o que eu mais esteja precisando seja um carro.
- Seria um carro, né?
- Um carro!

- Ah, um carro, talvez...
- Com certeza, um carro.
- Olha, no momento eu preciso de um carro, porque, graças a Deus, casa eu já tenho.

— Acho impossível comprar uma casa fazendo uma rifa... mas se desse, seria uma casa.

— Nem eu sei, tem tanta coisa... mas uma casa, vai.

— Uma casa própria.

— Meu apartamento.

— Ah, eu queria terminar minha casa, falta só finalizar a construção.

— Ah, sei lá... uma casa?

— Uma casa... se é pra sonhar alto, uma casa.

- Eu tô na faculdade agora e o que eu mais tô desejando é um estágio (risos).
- Acho que eu financiaria uma faculdade. De confeitaria.

— Um computador.

— Pode ser algo material, mas também imaterial.

- Uma cozinha nova.
- Eu precisaria fazer uma prótese superior e um implante.
- Oferecer equipamento para os meus alunos. Eu dou aula de luta... kung fu, tai chi chuan e boxe chinês.

— Filha, graças a Deus eu não tenho nenhuma necessidade não. É claro que eu participo de sorteio, loteria. Tem que participar, né? Mas olha, meu ônibus acabou de chegar.

478P-10

715M-10

775P-10

805L-10

857P-10

857R-10

874T-10

875A-10

875H-10

875P-10



— Eu não desejo nada não.
Na minha idade, a gente
já não tem mais grandes
planos igual os jovens.

— Nem desejos pequenos do seu dia-a-dia? Coisas que te mobilizam?

- Claro, eu desejo essas coisas básicas do cotidiano, igual a todo mundo. Mas, na minha idade, não se tem mais essas ambições pro futuro, a gente só quer terminar a vida com tranquilidade.

— Desejo só mais saúde pra seguir de pé. Tendo saúde, basta. E eu fico tranquilo com o pouco que eu já tenho.

A photograph of a paved walkway with a brick pattern. In the background, there is a wooden fence and the lower legs of people walking. A manhole cover is visible on the left side of the path.

877T-10

917H-10

917M-10

975A-10

N506-11

917M-31

701U-10

702U-10

715M-10

719R-10

— E se esse desejo a ser financiado fosse, necessariamente, algo voltado para a cidade, o que você desejaria?



— Agora você me pegou,
hein...

— Se fosse algo em benefício coletivo e não somente individual, algo que melhorasse a vida na cidade...

- Interessante... mas não me vem nada na cabeça não.
- Nossa, não faço a mínima ideia...
- Não sei te dizer, meu amor...

— Ah, muita coisa, né? Precisa melhorar tudo.

- Mas, quando você pensa no que está faltando no seu bairro, por exemplo, ou na cidade como um todo, no que você pensa? Algo que beneficiasse o cotidiano das pessoas e que você tivesse o poder de financiar.

— Tá, algo para as pessoas...
Não precisa ser de valor,
né?

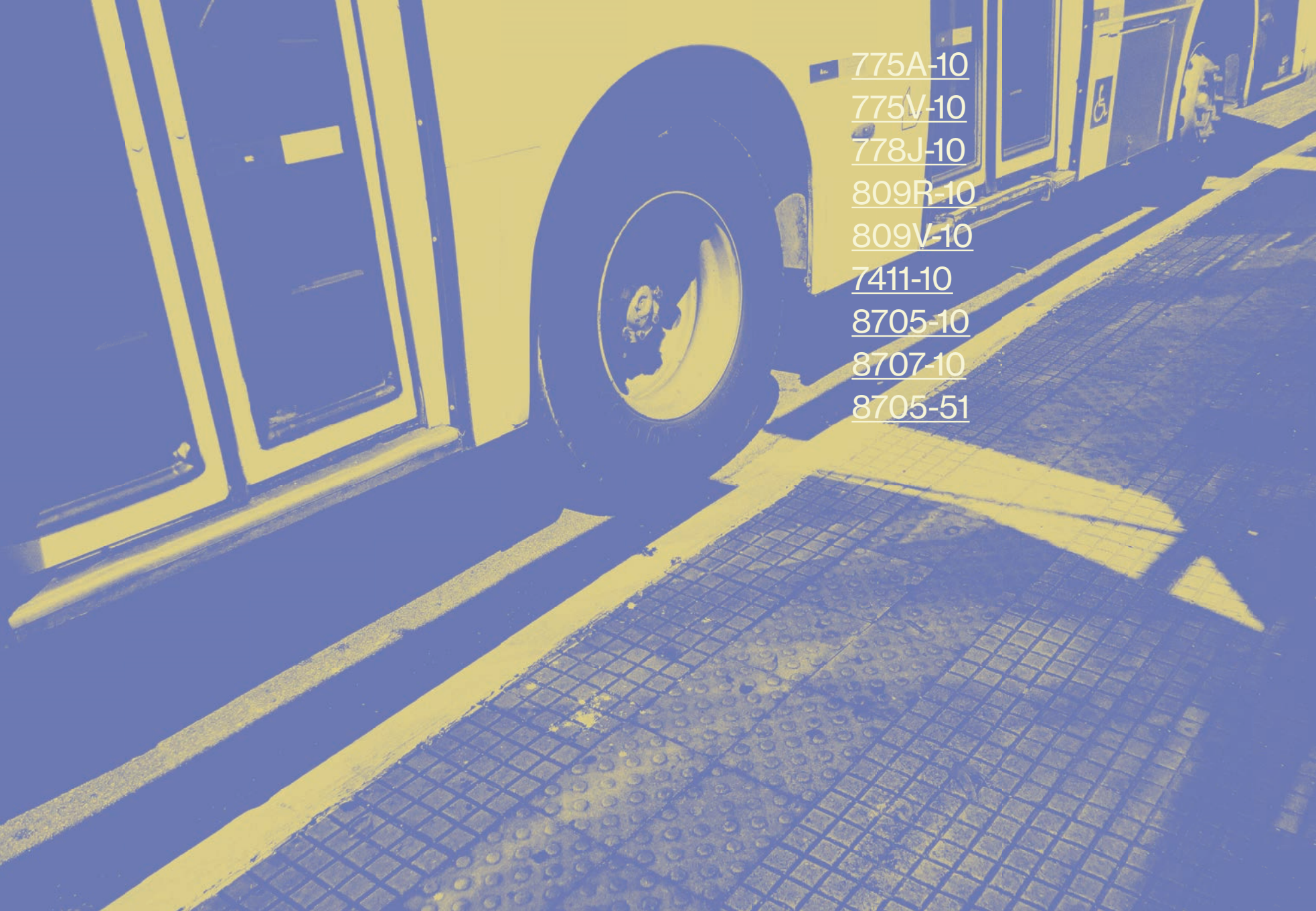
- Estamos falando do campo das ideias, então não tem nenhuma restrição.

— Uma praça, então. Uma praça mais voltada ao esporte. Acho que é o que está faltando.

- Depende da necessidade de cada pessoa. Acho que cada pessoa deveria ter o que ela necessita. E o que falta é saúde, educação, um transporte público melhor.

— Transporte público gratuito?

— Não sei se gratuito, mas
melhor, entendeu?



775A-10

775V-10

778J-10

809R-10

809V-10

7411-10

8705-10

8707-10

8705-51

- Eu queria que tivessem mais ônibus.
- Eu melhoraria o transporte público, no sentido de ser mais acessível, mais barato.
- Faria melhorias nas ruas e no transporte público, tem uns pontos de ônibus que a gente encontra totalmente detonados.
- Precisaria ter mais ônibus, porque eles ficam muito lotados... devido a essa situação que a gente tá passando, a frota reduziu.

— O que falta mesmo, e eu até trabalho nessa área, é transporte. Sou cobrador.

— O que, exatamente, falta?
Como você acha que
o transporte na cidade
poderia melhorar?

- Ah... por exemplo, durante o final de semana e à noite sempre é uma dificuldade ir embora pra casa. Passa pouco ônibus. Daí ter um veículo próprio facilitaria.

— Essa seria a melhor
solução?



— Olha, o que eu gostaria de financiar para a sociedade não tem como financiar. É uma ideologia. Queria que o sistema deixasse de ser arcaico, feudal. Que deixasse de escravizar as pessoas e desvalorizar o trabalho. O empresariado brasileiro faz o empregado de escravo. O patrão é sempre o beneficiado. Pois é... se você gravou isso daí, acho que ficou bom.

— Eu queria que as pessoas não fossem trabalhar desmotivadas todos os dias. Seria importante ter mais segurança e estabilidade. Ter os direitos garantidos.

— Acho que, neste momento, deveriam melhorar a educação e a saúde. São os pilares, né? Sem essas duas coisas não tem um equilíbrio...

— É um desejo individual ou coletivo?

- Ah, a gente sempre quer alguma coisa pra gente, mas primeiro tem que pensar no coletivo. Não adianta pensar só na gente, se o mundo estiver caindo aos pedaços.

— Este é seu ônibus?

— Não, o meu eu já perdi. Vai demorar uns 40, 50 minutos pra passar de novo.

— Puts...

— É... mas vai, pode perguntar,
eu respondo.



Este livro
é sobre
os desejos
relativos à
cidade

Os desejos são, segundo Suely Rolnik (2011), formas de produzir a realidade promovidas pela agitação de afetos. Logo, entendo que os desejos relativos à cidade são as aspirações cultivadas no ambiente urbano que, mobilizadas pela força dos fluxos de afeto da população, integram os caminhos tomados na construção das cidades. Significa, portanto, que a mobilização de desejos forma parte da manutenção - ou perturbação - das estruturas urbanas existentes.

Nesse contexto, os relatos aqui transcritos expressam a captura de uma pequena amostra desses desejos relativos à cidade. Trata-se de uma cartografia textual, que registra os desejos coletados em pontos de ônibus de grandes avenidas de São Paulo. Os pontos de ônibus simbolizam, aqui, uma das raras pausas no ritmo frenético do cotidiano. Não é, necessariamente, um momento de reflexão, mas sim um desvio à lógica veloz da cidade, uma “perda de tempo”

à qual a população, mobilizada por suas ambições, precisa se sujeitar em seus deslocamentos diários. Por isso, a espera nos pontos de ônibus mostra-se um momento estratégico para tentar provocar uma reflexão a respeito da construção de desejos.

O ponto de partida deste processo de investigação é a reflexão sobre o modelo de financiamento das rifas. Em *O Céu de Suely*, de Karim Aïnouz, as rifas são amplamente utilizadas como forma de ganhar a vida, na praça central de uma pequena cidade do interior do Ceará. Também é um formato muito comum nas arrecadações promovidas por jovens estudantes, no ambiente universitário. Advinda das quermesses e festas populares, a rifa possui um caráter dúbio, já que pode ser compreendida dentre os jogos de azar, sujeitos a punição conforme a lei das contravenções penais (Decreto-lei nº 3.688/1941). Contudo, sua popularidade no país é inegável, tendo

tido, inclusive, adotada em plataformas virtuais de financiamento coletivo de trabalhos de artistas, projetos diversos e necessidades pessoais.

A rifa é, então, esse método de patrocínio coletivo de causas variadas. O criador da rifa financia algo com o capital arrecadado por meio da colaboração de um público, mas, tradicionalmente, também oferece um prêmio de contrapartida, a ser sorteado entre aqueles que colaboraram. Dessa forma, a rifa atua em uma via dupla de satisfação de desejos: o primeiro, individual, do criador da rifa e o segundo, coletivo, dos colaboradores. Há dois caminhos, portanto, de mobilização de desejos suscitados pelo método rifa: um de caráter individual e outro coletivo.

O trabalho desenvolvido para este livro se apropria da lógica da rifa para levantar uma discussão sobre a mobilização de desejos na cidade. A proposta é que a ideia da rifa atue como mote, para fazer com que as

peças pensam ativamente sobre os desejos que as mobilizam no cotidiano. O surgimento de padrões entre as respostas ajuda a traçar um desenho do imaginário popular de desejos pessoais. Em contrapartida, as pessoas são questionadas também a respeito de seus desejos coletivos, que envolvem a cidade onde vivem.

Neste segundo momento, quando é introduzido o caráter coletivo dos desejos, surge a oportunidade de fazer conexões entre as aspirações pessoais cultivadas pelos indivíduos e como elas refletem na construção da vida coletiva. O modelo atual da vida em sociedade é conduzido, sem dúvida, pelo desejo (delirante) do consumo. Os meios de comunicação têm um papel fundamental nessa lógica espetacular (Debord, 1997). São onipresentes, invadem o cotidiano para estimular o consumo de produtos superestimados e, por vezes, desnecessários. É vendido um modo de vida - o que se deve

pensar e desejar, como se deve agir -, antes de ser vendido um produto.

Dessa forma, existe uma supervalorização do ter, em detrimento do ser, nas práticas cotidianas da vida coletiva. Os desejos individuais representam grandes latifúndios no território do imaginário popular, enquanto os desejos coletivos perdem cada vez mais espaço. Na busca infinita por um consumo vazio, as pessoas deixam de buscar seus desejos interiores, deixando também de refletir sobre sua própria existência.

Quando o consumo é a justificativa final de tudo, a vida, assim como a cidade, se torna um produto. A predominância da individualidade na mobilização dos desejos da população caminha em direção oposta à construção coletiva da cidade. As longas pausas que antecedem respostas confusas e vagas à pergunta sobre o desejo coletivo, demonstram a indisposição social para pensar aquilo que é comum.

Alienada e indisposta, a população só consegue contemplar as imagens dominantes do desejo, amplamente disseminadas pela publicidade.

Na cidade contemporânea, a persuasão consumista da publicidade foi potencializada pelas redes sociais e também pelos outdoors e letreiros. A força da palavra e da informação deixa de ser pública para ser propriedade daqueles que têm algo a vender (Flórido, M. apud Campbell, 2015). Essa publicidade atual, seja no espaço público físico, seja no virtual, a todo tempo tenta introduzir imagens definidoras de certos tipos de desejo e ambições, mobilizando o imaginário popular antes que ele possa mobilizar-se por conta própria.

Esse modo de vida, individualista e passivo, propõe um afastamento do debate público e da vivência de espaços comuns. Carlos Hissa (Campbell, 2015) comenta que essa imersão na “cidade-mercado” gera uma falsa liberdade nos indivíduos,

ao conduzi-los por um caminho pronto. No caminho não percorrido, fica esquecida a possibilidade de construção espontânea de significados e desejos, usualmente elaborados no encontro com o outro e na dedicação de tempo à reflexão.

Ao desejar exatamente aquilo que é oferecido pelo mercado, a população se rende à formulação de modos de vida elaborada e promovida pela publicidade, que visa principalmente ao lucro, antes do bem-estar. Assim, os cidadãos se tornam figuras passivas, capazes apenas de absorver ideias e informações, ao invés de refletir e elaborar desejos por si mesmos, para si mesmos e para os outros. Dentro dessa lógica, sobra pouco espaço para a imaginação. O imaginário popular se reduz ao imaginário da cidade-mercado, saturado de imagens visuais, mas deficiente de imagens abstratas, carregadas de sensibilidade, história e memória (Hissa apud Campbell, 2015).

Por esses motivos, compreender o modelo de cidade que vem sendo construído passa por entender como os desejos de cidade são concebidos. Passado, presente e futuro conectam-se nas transformações resultantes da escolha, individual e coletiva, de certos modos de vida. É possível reconhecer, por exemplo, que quando a destruição do patrimônio arquitetônico, cultural ou ambiental - que dá lugar a produtos imobiliários pouco acessíveis - não causa muita agitação social, é porque a população escolheu o novo produto imobiliário, mesmo que ele descaracterize o bairro radicalmente, ou expulse a população local.

“Assumimos outros modos de vida e, com isso, até mesmo as nossas casas de algumas décadas atrás já não nos servem no presente. Posto de outra maneira, a história nos diz que fizemos algumas negociações com as nossas próprias vidas. Alguns poderiam dizer que nos adaptamos, nos conformando com as possibilidades oferecidas pelo trágico presente — produto de nós mesmos, de nossas atitudes e omissões. Mas, certamente, negociamos mal ou sequer negociamos. Caso fosse possível uma leitura psicanalítica das sociedades urbanas e moderno-ocidentais, ela poderia nos indicar que, no

mínimo, dissimulamos as nossas grandes perdas e, socialmente, superestimamos os nossos supostos ganhos. Trocamos – em diversas circunstâncias, obrigados a fazê-lo – as nossas abertas e espaçosas casas por acanhados apartamentos; obrigados a fazê-lo, mas, contraditoriamente, nos entregamos ao processo histórico de produção – desigual e injusto – dos espaços urbanos e, com isso, contribuímos, com algum cinismo e arrogância, para a sua reprodução.”
(Hissa apud Campbell, 2015)

Quando a maioria da população é pouco ou nada consciente de seus direitos e de sua história, essa maioria torna-se alvo fácil da cidade-mercado, aquela na qual os direitos básicos são continuamente privatizados e a preocupação com a preservação da memória e da paisagem é sistematicamente neutralizada. Não significa, no entanto, que esse encadeamento de situações, que envolvem a participação “cega” da população, seja resultado de uma espécie de autossabotagem (talvez seja?), nem que seja irreversível. Despertar desse sonambulismo orquestrado pela cidade-mercado demanda, em primeiro lugar, disposição para assumir que somos parte dos rumos controversos que tomaram e continuam tomando as cidades.

Sobre a “responsabilidade do capitalismo” nesse processo, Hissa inverte os papéis e lembra que a cultura urbana capitalista é formada

pelos desejos, escolhas e práticas da “minoría hegemônica”, porém, diante da convivência da maioria. O autor tenta colocar foco sobre a facilidade com que se transfere responsabilidades individuais para essa “coisa” abstrata e superior, chamada capitalismo, já que, segundo ele, a estrutura da transformação está na revisão de si mesmo, na transformação interior. David Harvey (Harvey, 2005 *apud* Campbell, 2015) segue uma linha de pensamento parecida, quando afirma que “ao refazer as cidades, estamos refazendo a nós mesmos”.

De modo geral, as cidades são financiadas pelos impostos e outorgas pagos ao Estado e também através do capital movimentado pelo mercado imobiliário. Supostamente, ambos deveriam responder às demandas da população, entre as quais estão direitos básicos para a reprodução da vida humana nas cidades, como moradia e mobilidade. Esses direitos básicos estão longe

de serem plenamente ofertados nas cidades latino-americanas, de forma a transformar, nesses lugares, os próprios direitos em objetos de desejo.

Isso fica evidente no fragmento de desejos populares retratados anteriormente, dentre os quais predominam, como já era esperado, a ambição pela casa e carro próprios. A recorrência desses dois temas, bastante contemplados nos estudos urbanos, reflete, primeiro, o enorme desequilíbrio no acesso à terra e, portanto, à moradia, vivido em São Paulo e nas cidades latino-americanas. Transformado em ativo financeiro pelos bancos e investidores, o morar está subordinado às forças da especulação imobiliária, gerando inúmeros desabrigados ou locatários que vivem no aperto. Em segundo lugar, as estruturas urbanas que, continuamente, privilegiam os deslocamentos feitos em carro, tornam bastante

incômoda a vida dos cidadãos que dependem do transporte público.

São muitas as iniciativas e os embates liderados por organizações, movimentos sociais e pelo Estado, no sentido de democratizar o acesso à mobilidade e à moradia no espaço urbano. É interessante observar, no entanto, que boa parte da população continua tendo o carro, por exemplo, como principal objeto de desejo, ainda que consiga conceber a necessidade de ampliar e aperfeiçoar o sistema de transporte público. Ao invés de desejarem essa transformação, seguem desejando a concretização do velho paradigma do carro, o que dá sobrevida às problemáticas urbanas modernas. Fica nítida, assim, a força de persuasão da publicidade na cidade-mercado, regida muito livremente pelos interesses da indústria automobilística e do mercado imobiliário, entre outros.

Atualmente, junto ao paradigma da casa e carro próprios, soma-se o do acesso à internet. Nas

cidades atuais, as noções de espaço público e urbanidade têm ganhado um caráter virtual, à medida que a vivência das relações na cidade vão se transferindo também para a atmosfera online, configurando uma extensão dos espaços de reflexão e disputa de narrativa. Daí resulta que os dispositivos eletrônicos tenham se tornado outro pilar entre os desejos populares. Ao assumir uma posição de protagonismo nas práticas urbanas, o virtual é elevado também à condição de direito básico da população e, novamente, transformado em objeto de desejo.

Podemos notar, por fim, que é profunda a relação entre a construção de desejos em uma sociedade e a produção das estruturas e modos de vida do ambiente urbano. As decisões tomadas cotidianamente pela população, apesar de induzida pela saturação de imagens publicitárias, revelam a passividade com que se assume os rumos da vida na cidade.

E mesmo essa passividade representa a escolha frequente por renovar um pacto unilateral com a cidade-mercado, que guia a população por um caminho de reduzida autorreflexão e senso de coletividade.

A verdadeira transformação das cidades, no sentido de torná-las mais justas e democráticas, deve passar pelo reconhecimento de que é necessário rever a construção daquilo que se deseja da vida urbana e daquilo que se quer abdicar dela. Essa espécie de cartografia de desejos fundamenta o desenho dos padrões de vida nas cidades. A forma como se vive o urbano hoje pode nos ensinar algo sobre o que estamos nos tornando enquanto sociedade, e os desejos presentes no imaginário popular podem nos indicar o que, potencialmente, nos tornaremos no futuro.

Cartela
não dá
direito a
brindes

Bibliografia

- Campbell,
Brígida. *Arte para uma
cidade sensível.*
São Paulo: Invisíveis
Produções, 2015.
- Debord,
Guy. *A sociedade do
espetáculo.* Rio de
Janeiro: Contraponto,
p. 13–25 e 111-118, 1997.
- Rolnik,
Suely. *Cartografia sentimental.*
Porto Alegre: Editora
UFRGS, p. 23-37, 2011.

Agradecimentos

Viviane	Lucilia
Tiago	Sebastião
Janete	Regina
José	Zacarias
Nicolas	Rose
Laura	Josiane
Fábio	Ronaldo
Jane	Valquiria
Vitor	Isaías
Cássia	Lúcio
Gleici	Sueli
Taís	Wilgner
Dana	Zenaide
Gabriela	Felipe

Impresso em Neue Haas
Grotesk e Inter sobre papel
Pólen e Colorplus



