

SOBRE AS I-MOBILIDADES DO NOSSO TEMPO (E DAS NOSSAS CIDADES)

about contemporary urban in-mobilities

Rogerio Haesbaert *

Resumo

Este artigo aborda a questão da i-mobilidade contemporânea em nossas grandes áreas metropolitanas, especialmente a da cidade do Rio de Janeiro, a partir dos projetos voltados para suas áreas faveladas. Discute-se a concepção de contenção territorial a partir da análise de dispositivos territoriais de controle desigual da mobilidade, em especial os muros.

Palavras-chave: I-mobilidade urbana; Rio de Janeiro; Favelas.

Abstract

This article deals with the contemporary in-mobility in our great metropolitan areas, in particular that from Rio de Janeiro, through projects built in “favelas” (slums). We discuss the conception of territorial containment by analyzing unequal territorial dispositifs of mobility control, in particular walls.

Key words: Urban in-mobility; Rio de Janeiro; slums.

Resumen

En este artículo se aborda la cuestión de la inmovilidad contemporánea en nuestras grandes áreas metropolitanas, especialmente la de la ciudad de Rio de Janeiro, a partir de los proyectos en sus áreas más precarizadas, “favelas”. Se discute la concepción de contención territorial a partir del análisis de dispositivos territoriales de control desigual de la movilidad, en particular los muros.

Palabras claves: Inmovilidad Urbana; Rio de Janeiro; Favela.

-
-

(*) Prof. Dr. do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, Bolsista Produtividade do CNPq - Av. Litorânea, s/n, CEP: 24030-340, Niteroi (RJ), Brasil. Tel: (+55 21) 26205054 - rogergeo@uol.com.br

INTRODUÇÃO

Num olhar rápido sobre o globo terrestre focalizando o espaço frequentado por seus habitantes mais poderosos, a espécie humana, parece que vive o tempo da fluidez. Um surpreendente mapa animado disponível na internet mostra a enorme densidade de aviões que, a cada segundo, como um enxame, sobrevoam a superfície da Terra, interligando-a de modo desigual mas em todos os seus quadrantes. Vagamos ou viajamos pelo mundo, um deslocamento que parece cada vez mais rápido e constante. As distâncias parecem evaporar-se, as localizações se relativizam, as fronteiras se diluem. Enfim, o discurso da conexão e das redes toma conta do planeta, como se fôssemos seus únicos habitantes. Esquecemos dos outros seres que, constrangidos pelo nosso domínio territorial, surgem cada vez mais reclusos em “reservas” ou “parques” feitos para que, isolando-os, investiguemos e/ou observemos sua sobrevivência, intensamente marcada pela restrição de suas mobilidades. Ou seja, num antropocentrismo sem limite, a intensificação de nossa mobilidade sobre a face da Terra foi construída em detrimento da mobilidade de todas as outras espécies.

Mas nem é preciso olhar para a reclusão a que relegamos outras espécies, é suficiente olhar mais atentamente para outros membros da nossa mesma espécie humana e como eles se movem pelo território – pois entre os “humanos” há os “mais” e os “menos” humanos, para muitos até mesmo “inumanos”, cuja humanidade foi subalternizada ou completamente banida, os “homini sacri”, nos termos de Giorgio Agamben (2002a), sobre os quais paira o homicídio sem que com ele se infrinja a lei divina, cometendo pecado, ou a lei humana, violando o direito dos homens. Entre esses “menos” ou quase “não-humanos”, além daqueles relegados à contenção em reservas ou áreas exclusivas, em geral marginalizadas ou remotas, há ainda os que são forçados à mobilidade compulsória, que os obriga a deixar sua terra e muitos de seus entes queridos para alimentarem os circuitos de sem-terra, de sem-teto e de sem-pátria que vagam por rotas desconhecidas, trabalhadas muitas vezes por máfias que se aproveitam da desgraça alheia para fazer dinheiro. Milhares morreram recentemente nessa rota entre Estados fragmentados, “falidos”, e as grandes urbes do Ocidente mais rico, esteja ele na Europa, na América do Norte, no Extremo Oriente ou na Austrália. Até mesmo as chamadas semiperiferias, como a brasileira, recebem hoje sua cota de refugiados e migrantes em busca de uma vida mais digna.

Entre as tentativas de controle dessa mobilidade transfronteiriça, contrariando a tese da fluidez globalizada, encontram-se inúmeros dispositivos e tecnologias, desde as formas mais sofisticadas de telemonitoramento até as tradicionais e arcaicas cercas de arame e muros de concreto. E não são apenas essas fronteiras entre Estados que são transpostas com dificuldade e cujos novos muros pretensamente protegem a “civilização” da “nova barbárie”. Megalópoles periféricas (ou semiperiféricas, o termo não importa) como o Rio de Janeiro também exibem seus controles territoriais da mobilidade, seus muros, suas vias monitoradas, numa espécie de fronteiras internas, visíveis e invisíveis, dinâmicas de contenção que separam grupos profundamente estigmatizados numa sociedade moldada por discursos e políticas da insegurança e do medo.

TEMPO DE MÚLTIPLAS FORMAS DE I-MOBILIDADE

Assim, em sentido mais amplo, muito mais do que um tempo de fluidez e mobilidade irrestrita, vivemos um tempo das múltiplas e complexas formas de i-mobilidade (ênfatizando o hífen). Apenas para um exemplo mais concreto, nunca tivemos tantas pessoas viajando, tantos deslocados, mas também nunca tivemos tantos muros, estejam eles nos limites internacionais ou no interior das cidades. A mobilidade geográfica se tornou um enorme instrumento de poder. Quem é capaz de desencadeá-la e/ou de controlá-la, seja de modo virtual ou concreto, detém muito do poder que construímos na atualidade. Não é à toa que uma das conceituações mais operacionais e difundidas de território é aquela que o associa ao controle da acessibilidade – a concepção de territorialidade do geógrafo britânico Robert Sack (1986).

Esse jogo entre mobilidade e imobilidade (sempre relativa) nos leva a pensar nas reflexões mais aprofundadas sobre o próprio conceito de mobilidade. Tim Cresswell, um dos principais geógrafos envolvidos com a questão da mobilidade, investigou-a a partir da alternância entre o que ele denominou de uma “metafísica sedentária” e uma “metafísica nômade” no pensamento ocidental (Cresswell, 2006). Enquanto a primeira lê a cultura como enraizamento e tradição e o lugar como “pausa” e fixação (como fez Yu Fu-Tuan, 1977), a segunda a vê como progresso, liberdade e mudança, e o espaço como “não-lugar” (Augé, 1994) ou, de modo mais complexo e crítico, como nó de múltiplas conexões, sempre em aberto para novas articulações, como quer Massey (1994).

A própria modernidade capitalista é marcada pela ambivalência em relação à mobilidade: ao mesmo tempo que enaltece o homem urbano cada vez mais móvel, sobretudo enquanto força de trabalho, cria espaços de controle e reclusão capazes de discipliná-lo e canalizar e/ou aumentar sua eficácia produtiva. Enquanto em outros tempos o nomadismo era tido como ameaça, desvio e destituição, hoje, em tempos ditos “pós-modernos” o nomadismo muitas vezes é enaltificado quase como nossa grande filosofia de vida. Jeanpierre (2008) afirma que “o uso da categoria de exilado ou de nômade tornou-se metáfora da condição pós-moderna” (p. 183). Até mesmo a ideia de “movimento social” adquire uma conotação quase que exclusiva de positividade, e é por esses “movimentos” que se constroem também as lutas de resistência do nosso tempo.

Cresswell reconhece o movimento como algo mais abstrato, simples deslocamento ou mudança de localização. Enquanto isso, a mobilidade é carregada de significado, produto e produtora de poder, “movimento socialmente produzido entendido através de três momentos relacionais”, a mobilidade como fato bruto, realidade empírica; como produção de significados (ideológicos, muitas vezes) e como algo praticado, experimentado, corporificado, “um modo de ser/estar no mundo”.

Outra distinção muito relevante é aquela que se dá entre a mobilidade temporária, de caráter predominantemente cotidiano e reterritorializador, que em geral ocorre numa escala mais restrita, e a mobilidade de caráter mais duradouro, quando não definitivo, como nas migrações em sentido mais específico, que em geral são abordadas em escalas mais amplas (intermunicipais, pelo menos) e que envolvem um maior grau de desterritorialização. Trataremos aqui alguns exemplos no interior da metrópole carioca que envolvem muito mais a mobilidade intra-urbana de caráter mais frequente e não a mobilidade que diz respeito às migrações em sentido mais estrito. De qualquer forma, ela também está sujeita a dispositivos de controle muitas vezes análogos, como é o caso da televigilância e dos muros de contenção.

I-MOBILIDADE E UPPS NAS FAVELAS CARIOCAS

Tal como as próprias relações de poder que conformam o território, a mobilidade não pode ser vista nem exclusivamente através das práticas materiais, nem apenas pelo ângulo das suas representações (no caso do território, o chamado poder simbólico). Em diferentes composições, elas aparecem sempre juntas. Isso fica evidente no espaço das favelas do Rio de Janeiro: tão importante quanto avaliar o grau de mobilidade interna e com outras favelas e/ou bairros da cidade é perceber as diferentes formas de representação dos espaços favelados e que podem interferir profundamente tanto no aumento de sua estigmatização (e criminalização de seus moradores) quanto no de sua positividade (como ocorre, às vezes, com sua leitura como espaços de criatividade e diversidade cultural). Devemos nos indagar sobre o quanto da dificuldade de muitos em acessar concretamente os espaços favelados não se deve ao peso das representações estigmatizadoras que são construídas sobre eles. Quando até o secretário de Segurança do Rio de Janeiro, José Beltrame, afirma que “a sociedade quer a favela para ter cozinha, faxineira e lavadeira. Enquanto olharem a favela como gueto, as coisas serão difíceis. Não ponham a culpa na segurança pública”, é porque a questão é extremamente séria (<http://revistatrip.uol.com.br/revista/246/paginas-negras/jose-beltrame-fala-de-trafico-seguranca-e-descriminacao-de-drogas.html>).



O próprio Estado, através de sua política proclamada como “de pacificação” – que na verdade tem sido muito mais, até aqui, militarização – das favelas do Rio de Janeiro, tem como um de seus primeiros procedimentos ao “ocupar” uma comunidade o altamente simbólico hasteamento da bandeira nacional no ponto mais visível ou emblemático da favela. “Oficializa-se” assim o discurso de que ali não era propriamente território em mãos do Estado brasileiro que agora, concretamente, realiza sua “ocupação”, seu domínio territorial sobre todo o espaço da favela – mesmo que todos saibam que o narcotráfico não foi dali erradicado. São as próprias lideranças políticas desse processo, aliás, que afirmam que não se trata de extinguir o tráfico, mas de “retomar seus territórios” – melhor seria dizer, mudar sua territorialidade, que já vinha alterando essa onerosa dominação territorial zonal em direção a uma lógica mais reticular, onde o domínio de pontos que articulam redes é muito mais estratégico do que a ação sobre vastas áreas contínuas.

A “pacificação militarizada” – expressão que revela um claro contrassenso – expõe, ao mesmo tempo, a força e o autoritarismo, a fragilidade e a ambiguidade das ações do Estado. O controle militar ou policial do Estado mantém o princípio da vigilância indiscriminada, muitas vezes articulado territorialmente de modo tão ou mais intenso que o das próprias facções criminosas, legitimando espécies de “fronteiras internas” onde o espaço da favela passa a ter seus acessos fortemente monitorados. E muitas vezes se tenta controlar não apenas o espaço mas também o tempo, como quando a polícia adota mecanismos utilizados pelos próprios traficantes, ao decretar “toques de recolher”, como aconteceu nas favelas do Borel, Jacarezinho e do Complexo do Alemão, em 2013, medidas que deram origem aos movimentos “Ocupa Borel” e “Ocupa Alemão” (este até hoje atuante na mobilização dos moradores contra a violência policial).

Há muito alimentou-se no Rio de Janeiro o mito da cidade partida, e de tanto repetir-se o refrão, a cidade acabava parecendo mesmo dividida – ainda que os empregados e trabalhadores das classes mais altas proviessem, na maior parte, dos espaços ditos fechados ou de “ausência do Estado” nas favelas. Efetivamente, em termos mais estritamente sociais, o Estado em geral, mesmo depois da instalação de muitas UPPs, está ausente. Mas não se pode dizer o mesmo no que se refere a uma certa política e a uma certa economia. Primeiro, porque todos os moradores das favelas são eleitores, e votam. Segundo, porque todos são consumidores e, por mais incipientes que pareçam, compõem importantes circuitos comerciais na teia da cidade. Além disso, ainda que de forma violenta, com grande frequência a polícia faz “incursões” nas favelas, incluindo a invasão de domicílios, sem ordem legal. Como afirmou Souza (2010):

... seja pelas incursões da polícia, seja por meio das malhas do clientelismo, o Estado sempre lançou os seus tentáculos sobre os espaços segregados. Por outro lado, cada vez mais, ao longo dos anos 80, mas mais ainda a partir da década de 90, essa tutela passou a ser disputada e teve de se arranjar com a tutela exercida pelos chefetes microlocais do tráfico de varejo - representantes miúdos do capitalismo criminal-informal (<http://passapalavra.info/?p=32598>).

Às vezes alguns não querem reconhecer o óbvio, mas sabemos bem que, muito mais do que espaços fechados e isolados, feito guetos, as favelas são ambientes de profundas e complexas relações sociais, tanto internas quanto com seu entorno e com a malha metropolitana em sentido mais amplo. Muito mais do que espaços de mobilidade restringida e definições claras de territórios legais, dos agentes do Estado, e ilegais, das facções do narcotráfico, as favelas são espaços de grande dinamismo e diversidade. Por mais que a mídia hegemônica e as classes mais abastadas ignorem, invisibilizem ou estigmatizem, criminalizando esses espaços, quem neles vive sabe muito bem o quanto eles carregam de contradição e ambiguidade.

Talvez territórios ambivalentes seja um bom nome para qualificar os espaços favelados, espécie de “territórios-entre” ou “transterritórios” que possibilitam ou mesmo alimentam o trânsito entre distintas territorialidades, do Estado e do não-Estado, do legal e do ilegal, do dentro e do fora. As favelas ou, em sentido mais amplo, as “periferias” urbanas, de certo modo, mais do que territórios-fronteira no sentido estrito de limite como simples apêndice ou fim, representam espaços liminares,



tangentes ou mesmo sobrepostos. A ambiguidade é tamanha que às vezes o mesmo personagem pode atuar em dois campos ao mesmo tempo, como o policial que transita entre o ofício legal ou fora da favela durante o dia e ilegal ou dentro da favela durante a noite, ou o trabalhador que se encontra imerso ao mesmo tempo no mundo do emprego legalizado e, para um ganho extra, ocasionalmente, nos circuitos ilegais do narcotráfico. A favela, em síntese, é muito mais um território da mobilidade e de sobreposições de limites do que da imobilidade e das delimitações claras.

É evidente que em determinadas situações a mobilidade é amplamente restringida e/ou dirigida, controlada, como no momento de radicalização do domínio de uma facção de traficantes ou mesmo da instalação de uma corporação militar de “ocupação”. Mas, muitas vezes, esses espaços se tornam territórios vulneráveis, à mercê de disputas constantes, de dominações instáveis e de controles ambíguos – ou, simplesmente, em outros momentos, são territórios amplamente integrados na teia de relações que se articulam com expressiva parcela da cidade. Talvez pudéssemos afirmar, sobre a mobilidade na favela, que a marca é o múltiplo, como são múltiplas as favelas e suas formas de organização espacial e inserção urbana. Difícil, nesse contexto, generalizar – ainda que essa seja a leitura dominante no projeto das UPPs, imposto de modo bastante uniforme para o conjunto extremamente diferenciado das favelas cariocas.

I-MOBILIDADES: DA RECLUSÃO À CONTENÇÃO TERRITORIAL

Nas sociedades atuais, profundamente marcadas pelo fenômeno da in-segurança, especialmente nas periferias das grandes metrópoles, já não se trata mais de estimular ou mesmo de acreditar em uma “mobilidade disciplinadora”, como na modernidade clássica. Substitui-se o predomínio das técnicas de confinamento e a reclusão territorial dos indisciplinados pelas estratégias de contenção territorial dos “perigos” da precarização subalterna. Muitas vezes não é mais necessário o encarceramento, no sentido literal. Junto aos vários estigmas, muitos deles incorporados pelos próprios moradores, os níveis concretos de violência e brutalidade, de narcotraficantes ou da polícia, fazem com que os habitantes dos espaços mais periféricos das metrópoles sejam “contidos” em relação ao próprio espaço público. Como afirmou a jornalista Eliana Brum a respeito da recente chacina de Osasco, em São Paulo, em agosto de 2015, onde os próprios moradores e familiares banalizaram a expressão “estar no lugar errado, na hora errada”:

Por que, afinal, ele estava aonde não deveria de estar, do lado de fora, na rua? Não tinha nada de estar ali. Para não estar na hora errada, no lugar errado, é preciso ficar trancado dentro de casa. Se estivesse trancado dentro de casa, estaria vivo. Comentários como estes são escutados o tempo todo nas periferias, tanto que se tornaram um clichê. Cada vez mais acuados[contidos], aqueles que não querem morrer se resignam a desistir do espaço público (http://brasil.elpais.com/brasil/2015/08/17/opinion/1439819813_934995.html).

Trata-se de outra escala espacial/territorial da mobilidade urbana, que envolve a própria relação público-privado, cada vez mais complexa. Mesmo que se difunda a ideia da “segurança do lar” frente aos “perigos da rua” (ou dos bares), a verdade é que, nas periferias, nem mesmo o ambiente doméstico, da casa, está imune à entrada (invasão) sem licença prévia. É como se o próprio território, na sua acepção original de espaço de alcance de um determinado sistema jurídico-legal, fosse colocado em xeque. Mesmo dentro de casa, a lei da inviolabilidade do espaço privado é muito relativa.

Foucault (2008) nos ajuda a pensar a mobilidade a partir de sua identificação de três modalidades de poder: o poder soberano, o poder disciplinar e o biopoder que, em imbricações distintas, compõem os espaços da modernidade. Para ele, o poder soberano corresponde ao domínio de um território (que, como na Geografia mais tradicional, fica restrito ao território estatal), o poder disciplinar se dirige mais aos indivíduos e seus espaços “celulares” e o biopoder, marca do que Foucault denomina sociedades de segurança, envolve o controle da circulação, circulação essa que ocorre num espaço denominado por ele de “meio”, uma espécie de espaço de fluxos.



O resgate da concepção de meio que Foucault realiza é duplamente interessante. Primeiro, porque ele busca as origens do termo, tal como utilizado por Isaac Newton, e que se refere ao espaço em que se dá a circulação e, segundo, porque essa circulação – ou essa mobilidade, se quisermos – não se restringe ao movimento ou aos fluxos de pessoas, mercadorias ou capital, isto é, ao espaço social, mas incorpora também os fluxos de espécies animais, vegetais, de ventos, massas de ar e de água, por exemplo. Essa outra dimensão da “mobilidade” à qual estamos subordinados nunca é incluída em nossos debates sobre mobilidade “humana”, como se essa dela pudesse ser dissociada.

Antevendo um futuro que já é nosso presente, Foucault permite que se abra outro debate, que não será possível desdobrar aqui, mas do qual é preciso destacar a relevância: o de que a mobilidade humana cada vez mais está implicada nessa mobilidade “natural”. Isso nos impede, portanto, de falar em sociedade “e” natureza, pois fenômenos como o aquecimento global e a poluição do ar, do solo e das águas terão um papel cada vez mais importante para compreendermos os fluxos do deslocamento humano.

Foucault deixa implícita também uma geografia dos poderes profundamente marcada pelo jogo entre domínios zonais e reticulares do espaço. Enquanto a lógica da soberania e da disciplina ainda se centraliza no controle da mobilidade via definição de territórios zonais, a lógica biopolítica ou da “segurança” dirige-se, definitivamente, ao controle dos espaços mais fluidos, das redes, em suma, que dão as cartas num mundo dito cada vez mais móvel e fluido. Mas a fluidez, é interessante ressaltar, não se manifesta apenas através de redes. Somos de alguma forma obrigados a refletir também, ao mesmo tempo, sobre a fluidez das “massas”, como se um espaço magmático, contínuo, também se expandisse – ou, em sentido inverso, se encolhesse. Muitas vezes a área das favelas do Rio de Janeiro é pensada politicamente também nessa forma de manifestação espacial, como a “massa” de uma “população” que, biopoliticamente, se expande.

Foi sobretudo a partir desse argumento da expansão das favelas que se propôs, alguns anos atrás, o projeto de construção de muros nas favelas da Zona Sul carioca. Denominados “ecolimites”, eles propunham conter a expansão horizontal, contínua, da área construída em relação a zonas de preservação, principalmente o Parque Nacional da Tijuca. Esse projeto polêmico teve ampla ressonância internacional e chegou a ser denunciado pelo escritor José Saramago como um “novo muro de Berlim”. Muito provavelmente a amplitude dessa repercussão foi um dos principais fatores responsáveis pela sua suspensão. Apenas duas favelas, e uma delas de forma parcial, de fato receberam o muro: Santa Marta (Figura 1) e Rocinha. Mas isso não impediu que recentemente, em maio deste ano, o principal diário do Rio de Janeiro, “O Globo”, reclamasse, numa série de reportagens sobre o crescimento das favelas da Zona Sul da cidade, que o “projeto do estado de erguer muros em 12 favelas empacou. Só o Dona Marta foi cercado. Na Rocinha, parque virou um limite” (O Globo, 6.5.2015). Ou seja, uma ala expressiva dos formadores de opinião pública ainda continua saudosista desse projeto de emuramento.

Esses muros configuram claramente um processo típico de sociedades marcadas pela questão biopolítica da segurança e que propusemos denominar de contenção territorial. As técnicas ou os dispositivos de contenção territorial dirigem-se especialmente para aqueles que são tidos como novas “classes perigosas”, pautados pelo discurso da ilegalidade e, em grande parte, também, da “desumanidade”. Juntamente e tão importante quanto a adoção de políticas efetivas de integração entre espaços e classes aparece a desestigmatização simbólica de muitos territórios, um trabalho às vezes ainda mais árduo do que aquele de “retomada de território”, como veiculado pelos discursos oficiais.

A “retomada” ou a “reocupação” compõe um discurso complicado, que faz da favela um “espaço outro”, comandada e habitada por outros. Na maior parte das vezes os espaços favelados ocupam os interstícios ou as margens geográficas da cidade: espaços-entre no sentido de participarem indiretamente ou “ao lado” dos grandes eixos de circulação urbana. É o caso, por exemplo, dos chamados “grandes complexos” de favelas no Rio de Janeiro, o complexo do Alemão e o



complexo da Maré – que, juntos, perfazem a população de uma cidade média brasileira de quase 200 mil habitantes. O complexo do Alemão ocupa morros entre dois grandes eixos ferroviários de circulação entre o centro e a zona norte e o complexo da Maré, na planície litorânea junto à baía de Guanabara, situa-se entre duas das maiores artérias de entrada da cidade, a Avenida Brasil e a Linha Vermelha. Mas a proximidade com esses grandes eixos de mobilidade não significa, obrigatoriamente, facilidade de articulação.



Figura 1 - Muro (“ecolimite”) da favela Santa Marta e protesto dos moradores
Foto: Rogério Haesbaert, 2010.

No Complexo do Alemão, a recente construção de um dispendioso teleférico (Figura 2) visando facilitar a mobilidade e articular as favelas com a rede rodoferroviária, no bairro de Bonsucesso, além de ter sido mais um megaprojeto imposto, sem discussão popular em termos de suas prioridades, ignorou os obstáculos de um relevo acidentado que havia concentrado a população e estruturado as vias de maior circulação no fundo dos vales. O esforço de subir até as estações, sempre no ponto mais alto do morro, diminuiu consideravelmente a utilização do teleférico que, para um olhar turístico de “sobrevoo” na favela, parece uma obra futurista sem efetiva sintonia com a realidade do local.

No caso da Maré, a construção da grande via de acesso ao centro e zona sul da cidade para quem vem do interior do estado e do aeroporto internacional, a Linha Vermelha, em nada parece ter ajudado a integrar o conjunto à vida urbana do Rio de Janeiro como um todo. Em primeiro lugar, porque para sua construção, nos anos 1980, foi necessário expulsar milhares de moradores para áreas vizinhas, como a Vila do João, ou para espaços mais distantes. Em segundo, porque simplesmente não há acesso direto à Linha Vermelha para quem vive nas áreas faveladas, ao contrário, foi construído um muro para selar essa dissociação (Figura 3). Tratado oficialmente como “barreira acústica”, este muro não somente firmou a separação física da favela em relação à grande artéria de circulação como também reduziu sua visibilidade, como se ela não fizesse parte da cidade destinada aos olhos do visitante estrangeiro. O deputado Marcelo Freixo, que participou de uma manifestação contra o muro, realizada na Maré em 2010, denominou o muro de “tapa favela” e afirmou: “O Estado nunca se preocupou com o saneamento básico desses moradores, agora se preocupa com seus tímpanos?”





Figura 2 - Teleférico do Complexo do Alemão
Foto: Rogério Haesbaert, 2015.



Figura 3 - Muro (“barreira acústica”) da Linha Vermelha junto ao Complexo da Maré
Foto: Rogério Haesbaert, 2012.

Iniciativas como essa, aparentemente sem grandes consequências, acabam por acirrar o estabelecimento de fronteiras intraurbanas e dissociar o pobre da ambiência metropolitana em sentido mais amplo. Toda grande cidade do mundo constrói “barreiras acústicas” em suas grandes artérias, dirão alguns, mas muito raramente em áreas pobres carentes de todo tipo de infraestrutura e em nome, sobretudo, da segurança de seus usuários. No discurso oficial de um político que propôs a criação do muro alegaram-se explicitamente fatores ligados à segurança ao longo da via, estigmatizando ainda mais a favela e como se a questão da segurança não fosse muito mais séria para os próprios favelados do que para os usuários da via.

O muro da Linha Vermelha representou um constrangimento não apenas para a maior integração do complexo de favelas com uma das maiores artérias de circulação da cidade. Num nível mais micro e cotidiano, ele afetou também a vida de inúmeros camelôs que, nos frequentes momentos de congestionamento, sobrevivem vendendo mercadorias (água, refrigerante, biscoito) aos usuários da grande via. Mas mesmo neste caso é possível evidenciar um processo que denominamos “o avesso” da contenção: o “contornamento” territorial dessas barreiras. Os vendedores ambulantes se encarregaram de fazer buracos de passagem no muro. Além disso, surpreendentemente, uma pesquisa mostrou que, com o muro, os motoristas passaram a comprar mais, pois abrir os vidros do carro já não significaria tanto risco, em sua sensação da pretensa segurança proporcionada pelo muro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assim, a segurança e as técnicas territoriais de contenção daqueles cuja mobilidade é considerada problemática e deve ser contida e/ou redirecionada é hoje um elemento fundamental dos discursos para legitimar as políticas de mobilidade urbana. Mas é claro que seu contraponto, os mecanismos que, inspirado em Telles (FRESIA, apud TELLES, 2010), propôs denominar de “contornamento territorial” (Haesbaert, 2014), trazem à tona uma infinidade de micropolíticas, mais ou menos espontâneas, que representam formas muito diversificadas de reação e/ou de resistência a esses processos hegemônicos de contenção.

Nesse sentido, a própria condição de “estar em trânsito”, de transitar por múltiplos territórios, de experimentar uma multiterritorialidade, pode ser subversora em relação à ordem que se quer, ainda, disciplinada e/ou “segura” – ou, nos termos de Agamben, em relação à desordem que se quer regulada. Segundo este autor, “enquanto o poder disciplinar isola e fecha territórios, as medidas de segurança conduzem a uma abertura e à globalização; enquanto a lei deseja prever e regular, a segurança intervém [concretamente] nos processos em curso a fim de dirigi-los. Em suma, a disciplina quer produzir a ordem, a segurança quer regular a desordem”. (2002b:145). Obviamente que transitar por múltiplos territórios pode ter um caráter amplamente integrado à ordem hegemônica, como na multiterritorialidade sob controle dos “globe-trotters” do sistema. A questão é quando esse trânsito está relacionado à precarização de grupos subalternos, representativo muito mais de uma desterritorialização no sentido de perda de controle territorial e, portanto, dotada de um elevado grau de insegurança e imprevisibilidade. É o caso de muitos migrantes e refugiados ou, no caso das grandes cidades brasileiras, de moradores de comunidades faveladas em momentos de conflito aberto de territorialidades. Não é à toa, também, que frequentemente as reações de protesto envolvem o uso de vias ou de meios de circulação urbana, como a obstrução das vias e incêndio de ônibus.

Todas essas tentativas de controle territorial via controle de fluxos nas sociedades ditas de segurança em que vivemos torna-se assim extremamente complexa, na medida em que estratégias (ou táticas) semelhantes podem ser adotadas por sujeitos diferentes e com objetivos distintos. Isso sem falar nas diversas técnicas utilizadas, que envolvem não apenas dispositivos físicos mais evidentes, como os muros de contenção, mas também mais sutis, como as câmeras de vigilância. Mas este é um tema para outros desdobramentos.

Por fim, é importante ressaltar que em sociedades como a nossa, moldadas pelo biopoder e pela questão da in-segurança, envolvendo as mais diversas formas de mobilidade, o conceito de



território continua sendo um instrumento analítico relevante. E não apenas enquanto tecnologia de poder, como propõe Stuart Elden (2013), refletindo uma visão anglo-saxônica de território, definido quase exclusivamente por sua funcionalidade. Território, no nosso entendimento, deve ser visto sempre num sentido relacional, isto é, através dos processos de des-re-territorialização, em toda a complexidade das relações de poder e i-mobilidades aí envolvidas.

Para nossas Geografias “latinas”, e em especial as latino-americanas, o território incorpora sempre, além da funcionalidade de relações de poder econômico-estatais, um forte componente simbólico do poder. Nossas mobilidades, assim como nossas fronteiras, nunca poderão ser lidas estritamente pelo viés da sua funcionalidade, especialmente no que se refere às táticas e estratégias de resistência – ou, como propus aqui, de contornamento – pois a luta por território, no nosso caso, é sempre uma luta, ao mesmo tempo, pela sobrevivência material e pela efetiva expressão de nossos espaços vividos.

AGRADECIMENTOS

Gostaria que este artigo, de alguma forma, representasse uma homenagem e um agradecimento ao amigo e doutorando Timo Bartholl, intelectual-ativista (ou ativista-intelectual), morador do complexo da Maré, no Rio de Janeiro, em sua luta permanente pela favela como território de dignidade e resistência.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- AGAMBEN, G. **Homo sacer**: o poder soberano e a vida nua I. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2002 (a).
 AGAMBEN, G. Sobre a segurança e o terror. In: COCCO, G. e HOPSTEIN, G. (orgs.) **As multidões e o império**: entre globalização da guerra e universalização dos direitos. Rio de Janeiro: DP&A, 2002 (b).
 AUGÉ, M. **Não-lugares**. Campinas: Papirus, 1994 (1992)
 CRESSWELL, T. **On the move**. Nova York e Abingdon: Routledge, 2006.
 ELDEN, S. **The birth of territory**. Chicago e Londres: Chicago University Press, 2013.
 FOUCAULT, M. **Segurança, território e população**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
 FRESIA, Marion, “Frauder” lorsqu’on est réfugié. **Politique Africaine**. Paris: n. 93, mar. 2004.
 HAESBAERT, R. **Viver no limite**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.
 JEANPIERRE, L. O lugar da exterritorialidade. In: Rodrigues, H. e Kohler, H. (org.) **Travessias e cruzamentos culturais**: a mobilidade em questão. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 2008.
 MASSEY, D. **Space, place and gender**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1994.
 SACK, R. **Human Territoriality**: its theory and history. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
 SOUZA, M. A “reconquista do território”, ou: Um novo capítulo na militarização da questão urbana, site “Passa Palavra”, 3 dez. <http://passapalavra.info/?p=32598> (acessado em 5 dez.2010), 2010.
 TELLES, V. **A cidade nas fronteiras do legal e do ilegal**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2010.
 TUAN, Y.-F. **Space and Place**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1977.

Trabalho enviado em dezembro de 2015

Trabalho aceito em janeiro de 2016