

Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Filosofia

Leonardo Carvalho Cordeiro

Em trânsito

Paul Virilio e a logística da cidade contemporânea

São Paulo

2022

Leonardo Carvalho Cordeiro

Em trânsito

Paul Virilio e a logística da cidade contemporânea

versão corrigida

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Filosofia do Departamento de Filosofia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de mestre em Filosofia.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Eduardo Arantes

São Paulo

2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

C794t Cordeiro, Leonardo Carvalho
 Em trânsito: Paul Virilio e a logística da cidade
 contemporânea / Leonardo Carvalho Cordeiro;
 orientador Paulo Eduardo Arantes - São Paulo, 2022.
 108 f.

 Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia,
 Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
 Paulo. Departamento de Filosofia. Área de
 concentração: Filosofia.

 1. velocidade. 2. transporte. 3. logística. 4.
 espaço urbano. 5. Paul Virilio. I. Arantes, Paulo
 Eduardo, orient. II. Título.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

CORDEIRO, Leonardo Carvalho. **Em trânsito: Paul Virilio e a logística da cidade contemporânea**. 2022. Dissertação (Mestrado em Filosofia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Filosofia, Universidade de São Paulo, 2022.

Aprovado em: / /

Banca examinadora

Prof. Dr.: _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Resumo

CORDEIRO, Leonardo Carvalho. **Em trânsito: Paul Virilio e a logística da cidade contemporânea**. 2022. Dissertação (Mestrado em Filosofia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Filosofia, Universidade de São Paulo, 2022

Este estudo parte do pensamento de Paul Virilio para investigar vínculos entre transporte e violência, circulação e controle na metrópole contemporânea. Numa leitura sistemática dos primeiros livros do autor, investiga-se a emergência da logística a partir das transformações da guerra e da técnica na modernidade. A partir daí, as origens militares do espaço urbano conduzem a uma reflexão sobre o “espaço crítico” das cidades do presente, levado ao limite, segundo Virilio, nas estruturas dos grandes aeroportos. O trajeto se aproxima, assim, das metrópoles brasileiras: pela janela do ônibus, a “lógica da aceleração” insistentemente denunciada pelo autor ao longo de sua obra ganha ares bem concretos. Será possível, então, levantar algumas hipóteses para uma economia política do transporte urbano no Brasil, apontando possíveis mecanismos de espoliação em jogo, numa dinâmica afim a uma série de expedientes descritos pelo pensamento social brasileiro como próprios do capitalismo periférico. Por fim, busca-se sondar a proximidade contraintuitiva entre aprisionamento e circulação – ou entre o ônibus e o camburão –, tal como ela é indicada por Virilio, no cotidiano da cidade contemporânea.

Palavras-chave: Paul Virilio, velocidade, transporte, logística, cidade, espaço urbano.

Abstract

CORDEIRO, Leonardo Carvalho. **In transit: Paul Virilio and the logistics of the contemporary city.** 2022. Thesis (Master Degree in Philosophy) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Filosofia, Universidade de São Paulo, 2022.

This study investigates the links between transport and violence, circulation and control in Brazilian metropolises based on Virilio's thought. A systematic reading of his first books investigates the emergence of logistics from the transformations of war and technique in modernity. From there, the military origins of the urban space lead to a reflection on the "critical space" of cities in the present, taken to the limit, according to Virilio, in the structures of large airports. The route approaches, then, the Brazilian metropolises: through the window of the bus, the "logic of acceleration" insistently denounced by Paul Virilio throughout his work shows itself in a very concrete way. It will be possible, therefore, to raise some hypotheses for a political economy of urban transportation in Brazil, pointing to possible mechanisms of dispossession at play. Finally, we seek to probe the counterintuitive proximity between imprisonment and circulation – or between the bus and the paddy wagon –, as it is indicated by Virilio, in the daily life of the contemporary city.

Key words: Paul Virilio, speed, transportation, logistics, city, urban space.

Sumário

Apresentação	9
1. A arte de mover exércitos	12
2. A última cidade	27
3. Urbanização sobre rodas	44
4. Correria em dobro	54
5. Mobilização total	70
Considerações finais	83
Bibliografia	95

Lá fora, o anoitecer se prolongava, o último sol ainda se recusava a baixar, enquanto dentro do ônibus a penumbra poeirenta ficava mais grossa, embaçada: um peso a mais nos ombros dos passageiros.

Rubens Figueiredo, *Passageiro do fim do dia*.

Apresentação

Topei com os escritos de Paul Virilio pela primeira vez lá pelo meio do ensaio de Paulo Arantes¹ sobre os protestos de junho de 2013, algumas semanas antes do primeiro aniversário da explosão social. A certa altura, evocadas num par de páginas e sobretudo numa longa nota de rodapé, as elucubrações excêntricas daquele autor francês forneciam pistas para levar a sério uma questão que poucos haviam se colocado: por que vinha justamente do transporte coletivo a ignição daquele “evento de dimensões jamais imaginadas por quem quer que fosse”²? É certo que em poucas semanas a coisa ultrapassou completamente a reivindicação inicial contra o aumento das tarifas, mas “se há alguma coisa que mexe, e bem lá no fundo, com a imaginação social e política das pessoas é a *circulação nas cidades*”, sugeria Paulo Arantes, apoiando-se em Virilio para apresentar o transporte urbano como um “dispositivo de captura da livre circulação numa cidade segregada”.³

Fazia todo o sentido para quem acompanhava de perto, naquele tempo, os protestos de moradores dos bairros do chamado “fundão” da Estrada do M’Boi Mirim, na zona sul de São Paulo, contra a extinção de linhas de ônibus que seguiam direto para regiões centrais, obrigando-os “a acordar mais cedo para engrossar as filas do já saturado terminal Jardim Ângela”.⁴ As manifestações contra o corte de linhas em várias regiões periféricas da cidade – parte de um plano de “reorganização” da rede – chamavam atenção para o custo do transporte para além da tarifa: o tempo gasto no aperto dos veículos e nas longas filas de embarque.⁵ A indignação dos passageiros contra um deslocamento que se tornava mais demorado e trabalhoso me fazia perceber mais claramente, assim, como

¹ Paulo Arantes, “Depois de junho a paz será total” (em *O novo tempo do mundo*, São Paulo, Boitempo, 2014).

² Como fora descrita, bem antes dos protestos de junho, a primeira das várias revoltas contra aumentos de preço do transporte coletivo que varreram o Brasil ao longo dos anos 2000 (Manolo, “Teses sobre a Revolta do Buzu”, *Passa Palavra*, set. 2011.)

³ Paulo Arantes, “Depois de junho a paz será total” (cit.), p. 405 e 414.

⁴ Apé Mobilidade, *Seccionamento de linhas e periferia* (São Paulo, jun. 2014).

⁵ Ver Movimento Passe Livre - São Paulo, *Jd. Colonial e Vila Flávia seguem em luta pela volta das linhas* (13 mar. 2014, disponível em: <https://saopaulo.mpl.org.br/2014/03/13/sao-mateus-jd-colonial-e-vila-flavia-seguem-em-luta-pela-volta-das-linhas/>) e Raquel Rolnik, “Corte de linhas: o drama da mobilidade na periferia” (*Periferia em movimento*, 7 jul. 2014, disponível em: <http://periferiaemmovimento.com.br/corte-de-linhas-o-drama-da-mobilidade-na-periferia-2/>), além das reportagens: “Antes do sol nascer, periferia luta por transporte público”, (*Carta capital*, 21 out. 2013); “Grupo faz 4º protesto por volta de ônibus em SP” (*Terra*, 24 mar. 2014) e “Prefeitura de SP congela divisão de linhas de ônibus após ouvir MPL” (*Bol*, 21 fev. 2014).

esperar cansa e como se transportar “dá trabalho”. Partindo das impressões que acumulara enquanto militante do Movimento Passe Livre, desde antes de 2013, sobre os deslocamentos na periferia de São Paulo, eu me embrenharia na obra de Virilio. Ao mesmo tempo, eu descobria todo um campo de reflexões críticas do pensamento social brasileiro – um tanto distante do habitat natural de um estudante de filosofia – sobre a formação das periferias urbanas no avesso da industrialização brasileira que me impediriam de circunscrever a investigação às estruturas do pensamento de Virilio.

Nem propriamente filósofo, nem propriamente urbanista, ele apresenta a trajetória catastrófica do Ocidente como uma história da velocidade, inseparável das transformações da guerra, e nos alerta sobre as graves consequências da aceleração dos fluxos no presente. Tão veloz quanto seu objeto, sua escrita não raramente “avança o sinal”,⁶ e impõe alguma dificuldade a quem tenta persegui-la para reconstituir seus passos. Para quem insiste, porém, ela fornece novas perspectivas sobre os vínculos entre transporte e violência, entre circulação e controle, capaz de lançar luz sobre a “experiência negativa” coagulada em ônibus e vagões diariamente nas cidades brasileiras.

A minha aproximação com a obra de Virilio acabaria se organizando ao redor da sua visada sobre a *logística*, categoria em que se articulam a velocidade, a guerra e o espaço urbano, sobretudo nos seus primeiros escritos, publicados até meados da década de 1980, nos quais me concentrei. A mais nova das ciências militares, a logística permite reconstituir o vínculo entre o transporte de massa e o deslocamento forçado, entre a cidade e a fortaleza feita para controlar os movimentos dos exércitos. Mais do que isso, a crescente centralidade militar da logística ao longo do século XX ajuda Virilio a explicar a dissolução da guerra no espaço e no tempo da paz, numa militarização completa da sociedade. O estado de emergência permanente que resulta disso é um estado de perpétua preparação para a catástrofe que pode muito bem ser ele mesmo a própria catástrofe – e que tem algo em comum com a circulação forçada, sem sentido e sem fim dos habitantes em trânsito da metrópole paulistana.

O transporte urbano parece estar no centro de uma operação logística permanente de “mobilização total” – como aquela observada por Ernst Jünger durante Primeira Guerra Mundial e por Marcuse na sociedade de abundância pós-1945 – que pode muito bem ser parte daquilo que Mike Davis descreve como uma “guerra mundial de baixa intensidade e duração ilimitada” contra a base da pirâmide social.⁷ Ao adotar o lema

⁶ Como brinca Paulo Arantes, em “Depois de junho a paz será total” (cit., p. 406).

⁷ Mike Davis, *Planeta favela* (São Paulo, Boitempo, 2006), p. 205

“governar é abrir estradas!”, o presidente Washington Luís já dava notícia, por aqui, da afinidade entre transportar e governar. Como aponta Virilio, o controle da circulação está no centro das artes essencialmente urbanas da política e da polícia.

Há alguns anos, uma coluna de jornal sobre os protestos de 2019 no Chile recuperava uma imagem cunhada pelo economista Albert Hirschman para a desigualdade social: a diferença de velocidades entre duas pistas de automóveis em um túnel.⁸ As expectativas de uma “economia em desenvolvimento” seriam comparáveis à esperança dos motoristas presos no congestionamento ao ver os carros da outra pista começarem a rodar. Em algum momento, entretanto, quando se percebe que a fila dos pobres simplesmente não vai se mover, aquela expectativa se desmancha no ar e se transforma em puro sofrimento. Daí, explicava a colunista, a detonação imprevisível dos protestos: um descarrilhamento da mobilização dos imobilizados, que perceberam que não têm nada a perder.

A “derrapagem histórica” de junho de 2013 também sugere que “batemos no teto” – e, mais especificamente, no teto de um certo “*modus operandi* do capitalismo” no Brasil ao redor do qual reinava o mais inabalável consenso, “todos empenhados em se deixar esfolar com fervor”, como escreveu Paulo Arantes no calor da hora.⁹ E se foi no transporte coletivo que alguma coisa deu errado e levou “a espantosa fábrica de consensos e consentimentos” em que o país se convertera a derrapar, talvez ali se encontre um interessante posto de observação das contradições do capitalismo por estas terras nas últimas décadas.

⁸ Monica De Bolle, “Dentro do túnel” (*O Estado de S. Paulo*, 20 nov. 2019, disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,dentro-do-tunel,70003095850>).

⁹ Ermínia Maricato e outros, *Cidades Rebeldes* (São Paulo, Boitempo, 2013).

O “primeiro acesso das massas ao transporte coletivo” no continente Europeu, provoca Paul Virilio, é a mobilização forçada de marinheiros e soldados para os grandes exércitos modernos.¹⁰ Na aurora da “era das revoluções”, o alistamento obrigatório permitiu desviar a “energia cinética das massas”, transferindo o movimento popular das ruas, que ele pretendia conquistar, para a estrada, e engajando-o na guerra. O motor humano¹¹ que impulsionara o assalto ao poder vê-se então reduzido a massa de manobra nas mãos de uma classe que “capitaliza o movimento e investe-o na ocupação e no controle dos territórios e de tudo o que neles circula”.¹² A conquista da “liberdade de ir e vir” pelo levante de 1789 – uma “revolta contra a *sujeição*, isto é, a *coação à imobilidade* simbolizada pela antiga servidão feudal” – se transformaria, assim, em *coação à mobilidade*, a “*ditadura do movimento* substituindo a *liberdade de movimento* dos primeiros dias de revolução”.¹³ Os conflitos que se alastram pela Europa a partir de 1792 já representam, para muitos historiadores, a “primeira guerra total”, marcada pela “mobilização sem precedentes da população”, pelo “abandono dos limites” e pela “fusão entre guerra e política”.¹⁴ A velocidade daqueles combates de novo tipo – “já então guerras de massa, guerras técnicas com artilharia, e o telégrafo”, instrumentos que ampliavam drasticamente as dimensões espaciais do conflito e reduziam o tempo de reação do inimigo, como nota Virilio – instaurou uma inédita coação temporal sobre os exércitos, para quem o tempo ganho sobre o adversário tornava-se uma questão crucial.¹⁵ A guerra transformava-se num “Assalto permanente ao tempo”, semelhante à corrida para a morte do soldado de infantaria que, recrutado à força e sem possibilidade de fuga, encerrado entre a condenação por deserção e os tiros da artilharia inimiga, tem como único recurso precipitar-se com toda a força para frente, “introduzindo-se de maneira

¹⁰ Virilio, *Velocidade e política* (São Paulo, Estação Liberdade, 1996), p. 54 (*Vitesse et politique*, Paris, Galilée, 1977).

¹¹ A expressão serve de título ao livro de Anson Rabinbach sobre as implicações intelectuais e políticas do conceito de “força de trabalho”, tal como ele emergiu na literatura científica e no pensamento social da segunda metade do século XIX (A. Rabinbach, *The human motor*, Berkeley e Los Angeles, University of California, 1992).

¹² Laymert G. dos Santos, “Prefácio” (em Paul Virilio, *Guerra pura*, São Paulo, Brasiliense, 1984), p. 11.

¹³ Virilio, *Velocidade e política*, (cit.), p. 40-1.

¹⁴ David A. Bell, *Primeira guerra total* (Rio de Janeiro, Record, 2012), p. 19 e 183.

¹⁵ Virilio, *Guerra pura*, (cit.), p. 25 (*Pure war*, Nova York, Foreign Agent Series, 1983); e Virilio, *Velocidade e política*, (cit.), p. 102.

suicida na própria trajetória dos engenhos”.¹⁶ Não à toa, Napoleão teria afirmado que “a aptidão para guerra é a aptidão para o movimento”, acrescentando que a força de um exército deve ser avaliada “como em mecânica, multiplicando sua massa por sua velocidade”.¹⁷

O espantoso aproveitamento da energia potencial de seu exército, que garantiria as vitórias do primeiro imperador francês, exigia uma capacidade técnica de transporte de tropas e suprimentos que já não podia ser ignorada. “Nas guerras modernas, a questão do abastecimento ganhou uma importância considerável”, apontaria mais tarde Clausewitz, para em seguida destacar o crescimento dos contingentes e a continuidade dos conflitos, em meio aos quais é preciso manter a “constante disponibilidade das forças armadas”.¹⁸ À crescente importância assumida pelos *meios da guerra* – diante da qual já não basta aprimorar a estratégia de ataque ou de defesa –, o Barão de Jomini dedicaria um capítulo inteiro da edição definitiva de seu *Precis de l'art de la guerre*, publicada em 1838: “Sobre a logística, ou a aplicação prática da arte de mover os exércitos”.¹⁹ “A palavra logística deriva, como se sabe, do título de *major general des logis*, uma espécie de oficiais que já tiveram a função de armar acampamento ou alojar as tropas, de dirigir as colunas, de posicioná-las sobre o terreno. (...) Mas, com a nova maneira de fazer a guerra, sem acampamentos, os movimentos se tornaram mais complicados”, escreve Jomini em sua introdução à “logística em geral”.²⁰ Empregado na França do século XVIII para se referir ao “raciocínio aplicado aos problemas colocados pelo deslocamento e abastecimento de forças militares em campanha”,²¹ que assumiam crescente importância, o termo se estabeleceria de uma vez por todas no léxico militar moderno para designar a ciência do movimento dos exércitos, da preparação e da manutenção da guerra.²² Estreitamente ligada à engenharia, a logística é expressão de um novo pensamento militar, que passaria

¹⁶ Ibidem, p. 34.

¹⁷ Ver Virilio, *Velocidade e política*, (cit.), p. 35.

¹⁸ Carl von Clausewitz, *Da guerra* (São Paulo, Martins Fontes, 1996), p. 421.

¹⁹ Antoine-Henri de Jomini, *Precis de l'art de la guerre* (Paris, Anselin et G.-Laguionie, 1838), mencionado por Virilio em *Guerra Pura* (cit.), p. 25 e *Velocidade e política* (cit.), p. 102.

²⁰ Jomini, *Precis de l'art de la guerre*, (cit.), II, p. 146.

²¹ Paul Virilio, *L'horizon négatif* (Paris, Galilée, 1984), p. 68.

²² Logística, registra Aurélio Buarque de Holanda, “é a parte da arte da guerra que trata do planejamento e da realização de: a) projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material (para fins operativos ou administrativos); b) recrutamento, incorporação, instrução e adestramento, designação, transporte, bem-estar, evacuação, hospitalização e desligamento de pessoal; c) aquisição ou construção, reparação, manutenção e operação de instalações e acessórios destinados a ajudar o desempenho de qualquer função militar; d) contrato ou prestação de serviços.” (Aurélio Buarque de Holanda, *Novo Dicionário Século XXI*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1999).

a englobar, “além do antigo sistema viário, a previsão econômica, os problemas genéticos, alimentares, etc.” e “que pretende, pela planificação funcional, eliminar os acasos”.²³

À medida que a modernidade se colocava em marcha, o “caráter estático e pontual” dos enfrentamentos seria substituído, como escreve Virilio, pelo “movimento perpétuo e linear de colunas” de “soldados-passageiros” engajados em “um novo combate, uma guerra dinâmica que se apoia sobre a infraestrutura natural mas também sobre essas novas fronteiras, esses derradeiros *fronts do movimento* que constituem (...) as redes rodoviárias e ferroviárias”.²⁴ Esta “nova concepção do movimento logístico” exigirá, por sua vez, “um desenvolvimento da organização administrativa do território no tempo de paz”.²⁵ “É o início da economia de guerra”.²⁶ a organização integral da produção e da circulação no espaço de forma a eliminar as “antigas impermeabilidades”, a “viscosidade natural em proveito do uniforme escoamento dos fluxos”, da “condução forçada do movimento de pessoas e de bens”.²⁷ Os “comboios militares” antecipavam, assim, o “tapete de trajetórias” – na imagem cunhada por Paul Valéry²⁸ para descrever o feitiço do trem em movimento – “que a revolução industrial jogará mais tarde ao redor do mundo” numa operação logística de uniformização do corpo geográfico e social, a exemplo da “unificação disciplinar” do corpo de soldados.²⁹ Aquela “massa de indivíduos que a menor unidade militar apresenta ao olhar, unidos em uma longa e dolorosa jornada comum”, que outrora comovera Clausewitz, “o transporte coletivo a generaliza hoje”.³⁰

Nos séculos que antecederam a “revolução militar-industrial do transporte”, contudo, os oceanos já constituíam um “vasto campo logístico”.³¹ Antes de tomar de assalto a vida do continente, havia séculos que “a guerra entre nações já era total no mar e no além-mar”, lembra Virilio, observando que “a mobilização permanente já era notável

²³ Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 30-1.

²⁴ Virilio, *L'horizon négatif*, (cit.), p. 71 e 74.

²⁵ *Ibidem*, p. 71 e 74.

²⁶ Virilio, *Guerra pura*, (cit.), p. 16.

²⁷ Virilio, *L'horizon négatif*, (cit.), p. 82.

²⁸ Ao acelerar sobre os trilhos, escreve Valéry, o trem “ataca brutalmente com sua massa a figura do mundo” e transforma “a estrutura pedregosa de seu caminho em um tapete de trajetórias...” (Paul Valéry, “Le retour de Hollande”, em *Variété I et II*, Paris, Gallimard, 1978, p. 149-50).

²⁹ Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 75 e 80. Para o autor, também “a justiça armada participa (...) daquela logística que Jomini (...) apresenta como ‘a arte de mover os exércitos’”. Mais do que “fazer justiça” trata-se “de mobilizar o conjunto por meio de (...) um medo mais poderoso do que aquele inspirado pelo inimigo”. “*Seu arquétipo é a execução sumária de um a cada dez homens na fila, a famosa dizimação, máquina de extermínio destinada a remediar as eventuais fraquezas do corpo de batalha*”, superadas por uma “aceitação suicida” (Paul Virilio, *Défense populaire et luttres écologiques*, Paris, Galilée, 1978, p. 72-74).

³⁰ Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 65.

³¹ Ver Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 50-53 e *Défense populaire et luttres écologiques* (cit.), p. 81.

no litoral francês desde o século XVII”.³² Não há dúvidas de que esse processo de aceleração social sem precedentes a que chamamos de modernidade ganha impulso quando a guerra levanta âncora e liberta-se das amarras do terreno. Combinando “atributos da fábrica e da prisão”, como observam dois estudiosos do período, “o navio tornou-se (...) motor do capitalismo” nascente, colocando em movimento forçado uma corrente planetária de “trabalhadores itinerantes de todos os tipos”.³³ Cedo ou tarde, nenhuma costa seria capaz de oferecer-lhe resistência e a logística marítima se desdobraria rapidamente em guerra colonial.

Dos entrepostos comerciais fortificados cravados no litoral africano, seria lançada uma operação logística transcontinental a que Virilio dedica apenas algumas linhas. Ali, o acesso das massas ao transporte coletivo chegou cedo – e foi definitivamente muito mais sinistro. Noutra longa e dolorosa deportação, um fluxo contínuo de homens, mulheres e crianças escravizados chegava até a costa em marcha forçada, para depois enfrentar semanas de confinamento nos porões daqueles infernos flutuantes não por acaso apelidados de “túmbeiros”. Para Virilio, o estatuto legal do escravo nas colônias, enquanto bem *móvel* – “antes de mais nada *um bem suscetível de ser deslocado*”³⁴ –, revela a essência desse “proletariado atlântico”³⁵ e da própria empresa colonial. Como preconizava Colbert, o pai do mercantilismo na França, “não é preciso que se constitua nas colônias uma civilização *constante*”.³⁶ Nada de perene deve ser edificado nas possessões de ultramar, de modo a mantê-las na eterna condição de *estações de transferência* – condição que nos é, aliás, bastante familiar... Com o “objetivo de criar um fluxo de exportação para um mercado situado a milhares de quilômetros”, o empreendimento inaugurado por “um povo de comerciantes” no nordeste brasileiro, fundava-se, na síntese de Celso Furtado, sobre verdadeiras “operações de guerra” que dizimaram a população local, quando ela resistiu, ou a domesticaram para a servidão, até

³² Virilio, *Défense populaire et luttes écologiques* (cit.), p. 29 e 81.

³³ Peter Linebaugh e Marcus Rediker, *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário* (São Paulo, Cia. das Letras, 2008), p. 15, 157 e 342.

³⁴ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 103.

³⁵ A expressão é de Linebaugh e Rediker, segundo os quais essa “classe multiétnica essencial ao surgimento do capitalismo” – anônima, sem terra e pobre – “geralmente não era assalariada, estando obrigada a executar os serviços não pagos do capitalismo. Vivia geralmente faminta, dispendo de incertos meios de sobrevivência. Era *móvel, transatlântica*. Movimentava indústrias de transporte do mundo inteiro. Deixou a terra, migrando do campo para a cidade, de região em região, através de oceanos, e de uma ilha para outra. Foi *aterrorizada, submetida a coerção*. Tinha a pele calejada pelo trabalho contratado, pela escravidão das galés, pela escravidão das *plantations*, pelo transporte de condenados, pela casa de correção. Suas origens eram geralmente traumáticas: o cercamento, a captura e o aprisionamento deixavam marcas profundas” (Linebaugh e Rediker, *A hidra de muitas cabeças*, cit., p. 15 e 346).

³⁶ Virilio, *Velocidade e política*, (cit.), p. 103.

que se estabelecesse um fluxo ininterrupto de importação de mão de obra escrava vinda de além-mar, “contabilizada (...) à maneira dos bens de produção, com provisões para manutenção e amortização”.³⁷ Antecipando a guerra total do século XX, a guerra colonial é “uma empresa de aniquilamento das civilizações permanentes” que transforma a totalidade do espaço em território logístico, inteiramente ordenado pela economia de guerra.³⁸

“A velocidade, como ideia pura e sem conteúdo, emerge do mar”, numa combinação de “guerra, comércio e pirataria, os três em um, inseparáveis”, reitera Virilio, evocando os famosos versos de Goethe.³⁹ Ao lado das companhias de comércio, navios de guerra cortarão os mares. Especialmente com a ascensão do poderio naval inglês, surgirá nos oceanos “uma nova ideia de violência que não nasce mais do enfrentamento direto”. Ao manter uma imensa frota de prontidão, a marinha real será capaz de paralisar o inimigo, consumindo seu tempo e seus recursos diante da ameaça permanente de um conflito que nunca se realiza.⁴⁰ Sempre na iminência de atacar, sua presença ubíqua instaura o *medo* precisamente ao recusar o confronto, instituindo uma “zona de insegurança global” que dissuade o oponente de qualquer iniciativa e priva-o da capacidade de decisão. A estratégia da armada inglesa culmina, assim, num deslocamento sem “destino no espaço e no tempo”, numa viagem sem “partida, nem chegada”, prefigurada “pelas rotas marítimas circulares ou triangulares do mercantilismo europeu”. Os oceanos convertem-se em campos de manobra, nos quais, como aponta Virilio, a perpétua preparação para a batalha passa a ter primazia sobre o combate propriamente dito.⁴¹

Extensões do movimento balístico, o “fogo da máquina a vapor” e, mais tarde, as sucessivas explosões do motor a combustão permitirão aos grandes engenhos técnicos de transporte sair do mar, abrindo à velocidade o horizonte da terra firme.⁴² “A máquina a vapor”, escreve Virilio, “é uma máquina de guerra”, que “destrói ou, melhor ainda, desconstrói o *continuum* social”.⁴³ A aceleração da produção e do deslocamento promove

³⁷ Celso Furtado, *A fantasia desfeita* (São Paulo, Paz e Terra, 1989), p. 15.

³⁸ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 51 e 105.

³⁹ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 55 e *La inseguridad del territorio* (Buenos Aires, La Marca, 1999), p. 19 (*L'Insécurité du territoire*, Paris, Stock, 1976).

⁴⁰ Sobre o princípio estratégico naval conhecido como “*fleet in being*” – que representa, nas palavras de Virilio, uma “passagem do *estar* ao *estando* no exercício da coação ao adversário” –, ver John B. Hattendorf, “The Idea of a Fleet in Being in Historical Perspective” (*Naval War College Review*, jan. 2014).

⁴¹ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 50-53.

⁴² Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 74.

⁴³ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 185 e 188.

o “surgimento espetacular da linearidade, da retidão” dos movimentos veiculares numa paisagem cada vez mais retificada pela implantação de vias de comunicação: sobre trilhos e estradas ou através das linhas de transmissão, o mundo encolhia e a história se acelerava, deslocando-se do passado para o futuro.⁴⁴ Em breve, nenhum canto do planeta estaria a salvo. Para além de facilitar o movimento de tropas e suprimentos, o trem é por si só uma arma, “um instrumento de pacificação que custa menos que o canhão e vai mais longe”, nas palavras que Virilio atribui a ninguém menos que Cecil Rhodes.⁴⁵ Ao redesenhar o mundo como espaço de transferência – com feitos de engenharia tão colossais como os canais de Suez e do Panamá – a logística multiplica o alcance a guerra. Não tardaria para que, surpreendendo até mesmo os generais, o progresso dos meios de destruição transportasse para a metrópole o totalitarismo da velocidade em vigor nas colônias – eis “a singular unidade da civilização ocidental” consumada pela guerra mundial.⁴⁶

Em 1914, a gramática clausewitziana ainda vigorava entre governantes e oficiais europeus. Grande parte deles antevia – ou desejava – uma “guerra terrestre de penetração rápida, de batalhas curtas e decisivas”, na qual o esforço logístico seria secundário e concentrado em pontos decisivos.⁴⁷ Na era da produção em série dos meios de destruição, porém, aquele “proletariado militar-industrial” que havia sido colocado em marcha com os primeiros exércitos de massa e se convertera no motor humano das guerras de movimento do século XIX revela-se cada vez mais obsoleto diante das novas máquinas de guerra.⁴⁸ Na paisagem pouco planificada da França rural, prontamente revirada por completo para bloquear o avanço do inimigo, o “curto e agradável passeio” que os generais tinham em mente se transformará no inferno da “guerra de desgaste”. “Os adversários entrincheiram-se do mundo e empreendem batalhas sem precedentes que durarão, como em Verdun, um ano (...)... *Os exércitos já não podiam ir e vir*”, escreve

⁴⁴ Em *A arte do motor*, Virilio investiga a imprensa como outro vetor de aceleração da história, inseparável da industrialização. Os leitores, diz ele, compram “menos notícias cotidianas do que (...) instantaneidade, ubiquidade, ou em outras palavras, compram sua participação na contemporaneidade universal, no movimento da futura cidade planetária” (Paul Virilio, *A arte do motor*, São Paulo, Estação Liberdade, 1996, p. 41, 44 e 49) (*L’Art du moteur*, Paris, Galilée, 1993).

⁴⁵ Virilio, *L’horizon négatif* (cit.), p. 92. Ver também *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 189.

⁴⁶ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 60 e 103.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 59- 60.

⁴⁸ Nos termos de Virilio, a mesma “busca pela pura potência, pela pura energia” que levou o “Estado-exército” à criação do “proletariado militar-industrial” – cuja “força muscular” chegou a produzir boa parte da energia mecânica consumida na Terra – guiará, mais tarde, seu “esforço centrado na supressão ou na substituição do fator humano no funcionamento do conjunto”, até que a energia despendida pelas “populações trabalhadoras” represente uma parcela ínfima do total consumido no planeta. “O papel histórico determinante do proletariado cessou com a explosão de Hiroshima”, sentencia ele pouco depois em *Défense populaire et luttés écologiques* (cit., p. 27 e 31).

Virilio.⁴⁹ O prolongamento indefinido da batalha nas trincheiras elevaria o consumo dos meios de destruição a um nível nunca antes visto: o campo de guerra se tornava lugar do desaparecimento contínuo “dos homens, dos materiais, das cidades, das paisagens; e consumo desenfreado de munições, de material, de mão de obra”.⁵⁰ Estratégias de renome e elegantes planos de ataque cedem lugar a considerações logísticas: “consumo de obuses por metro corrido de trincheira, programa de produção, orçamento e avaliação de estoques”.⁵¹

Dá-se então o que Virilio chama de “surpresa técnica” da Primeira Guerra Mundial, essencialmente uma surpresa logística: “a produção tradicional prevista durante o tempo de paz (...) não podia mais atender à demanda do consumo militar”.⁵² Não à toa, o tenente-coronel George Thorpe, do corpo de fuzileiros navais dos Estados Unidos, publicaria em 1917 o tratado *Pure logistics: the science of war preparation*, em cujas linhas alerta: “ao longo da história, a Estratégia roubou para si cada vez mais a glória da Tática, e a Logística vem tomando espaço das duas”.⁵³ Enquanto os governos acreditavam isolar a violência absoluta no *front*, preservando a distância entre a zona de guerra, comandada pelos generais, e uma zona civil onde a vida política e econômica seguiria normalmente, a impossibilidade de avanço da guerra entrincheirada fará com que ela se alastre inevitavelmente para a retaguarda. “Era difícil distinguir onde começava a força armada propriamente dita e onde terminava a do povo”, escreve o general Ludendorff em suas memórias.⁵⁴ “A guerra tornou-se um negócio: portanto, o treinamento e a preparação para a guerra são um negócio – e dos vastos, composto por múltiplos departamentos. Como quaisquer atividades comerciais, ele demanda uma análise capaz de determinar a divisão de trabalho adequada, estimar as necessidades requeridas para atender a cada situação e evitar duplicação e desperdício”, recomenda o tenente-coronel Thorpe.⁵⁵ Torna-se imperioso reorganizar integralmente a economia nacional em função do conflito e pôr em movimento um complexo sistema de vetores de produção, transporte e destruição – todo um fluxograma que, vale notar, é a essência mesma da logística. “O campo de batalha, na verdadeira acepção do termo, alastrará pela totalidade do território

⁴⁹ Ibidem, p. 59- 60.

⁵⁰ Ibidem, p. 61.

⁵¹ Ibidem, p. 61.

⁵² Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 19.

⁵³ George Thorpe, *Pure logistics: the science of war preparation* (Newport, Naval War College, 1997), p. 3.

⁵⁴ Ludendorff, *Minhas memórias de guerra (1914 a 1918)* citado em *A guerra total* (Rio de Janeiro, Inquérito, 1941), p. 25.

⁵⁵ Thorpe, *Pure logistics* (cit.), p. 3.

dos povos beligerantes”, alerta Ludendorff, que encontra somente nas “guerras coloniais” – do ponto de vista da população que lutava pela sua existência – um paralelo para a nova *guerra total*.⁵⁶

No conflito mundial, os exércitos assaltariam o espaço-tempo de suas próprias nações, dissolvendo a separação entre zona civil e zona militar e compelindo o conjunto da população a pôr-se em marcha no ritmo impetuoso da guerra industrial. Como uma “sorte de grande balística” que pretende controlar o “conjunto dos movimentos”, a “logística geral engloba de uma vez a circulação dos meios e das massas, mas também a circulação das munições e dos projéteis”: os “*trajetos*” e as “*trajetórias*”.⁵⁷ “Na guerra que se tornou total, tudo é *front!*”, afirmava em 1932 o tenente-general von Metzsch.⁵⁸ Dois anos antes, Ernst Jünger sublinhara, no ensaio *A mobilização total*, a “captação absoluta da energia potencial” que havia transformado, na fase final do primeiro grande conflito do século, “os Estados industriais beligerantes em vulcânicas oficinas siderúrgicas” inteiramente orientadas para as necessidades de guerra.⁵⁹ “Já vão longe os tempos em que bastaria enviar aos campos de combate alguma centena de milhares de sujeitos alistados sob um comando confiável”, escreve Jünger. A nova guerra se convertera, continua ele, num “gigantesco processo de trabalho”, no qual, “ao lado dos exércitos que se entrecrocavam nos campos de batalha, surgem os novos tipos de exército: o do trânsito, o da alimentação, o da indústria armamentista – o exército do trabalho em geral”, até que não ocorresse nenhum único movimento em que “não residisse ao menos uma função mediatamente bélica”. Thorpe já o percebera alguns anos antes: “o Estado em guerra”, declara ele, “é uma nação em armas – cada indivíduo com uma tarefa a cumprir, seja no combate em si, seja na provisão de meios para o combate”.⁶⁰ Nos termos de Virilio, a origem militar do proletariado triunfa definitivamente sobre sua ocupação provisória em períodos de paz; o operário-produtor desaparece, convertido em soldado civil.⁶¹ O caráter permanente dessa vitória fica evidente, por exemplo, em uma declaração do Pentágono no final da década de 1940 que definirá a logística como “o procedimento segundo o qual o potencial de uma nação é transferido para suas forças armadas, tanto em

⁵⁶ Ludendorff, *A guerra total* (cit.), p. 27.

⁵⁷ Virilio, *L’horizon négatif* (cit.), p. 86.

⁵⁸ Horst von Metzsch, “Die Entwicklungstendenzen des Krieges” (em *Wie würde ein neuer Krieg aussehen?* Untersuchung eingeleitet von der Interparlamentarischen Union, Zürich, 1932) citado por Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 79.

⁵⁹ Ernst Jünger, “A mobilização total” (*Natureza humana*, vol. 4, n. 1, 2002).

⁶⁰ Thorpe, *Pure logistics* (cit.), p. 4.

⁶¹ Ver Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 107-9 e Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 27.

tempos de paz como de guerra”.⁶² Tal concepção da logística como uma operação continuada de transferência de energia (ou seja, uma operação de *choque* permanente)⁶³ parece ser central para Virilio – e soa inusitadamente próxima da imagem da mobilização total desenhada por Jünger: “uma ação através da qual a rede elétrica da vida moderna, amplamente ramificada e cheia de dutos, é canalizada, por meio de uma única chave na caixa de luz, para a corrente da energia bélica”⁶⁴.

Viabilizar o assalto contínuo à população em que consiste essa transferência ininterrupta de potencial não será possível sem um assalto igualmente violento ao mundo, reduzido a uma grande rede de transmissão. A guerra mundial desafiará a engenharia militar a “ampliar sem cessar a condutibilidade dos territórios”,⁶⁵ replicando tecnicamente o império logístico marítimo: será preciso dotar os futuros campos de batalha de novas ferrovias e estações, estradas mais largas, linhas telefônicas, eletricidade, imensas trincheiras, linhas de evacuação, abrigos etc. Contudo, a ubiquidade do transporte militar só se consumará na terra com o advento do veículo blindado, responsável pela passagem da guerra de trincheiras para a guerra completamente mecanizada. Não é de se espantar que, na Inglaterra, o desenvolvimento dessas máquinas, apelidadas de *landships*, fosse inicialmente assumido pela marinha e dirigido por um especialista em construção naval. “Melhor do que veículo para qualquer terreno”, diz Virilio, “devíamos chamá-lo *sem terreno*: ele sobe pelos taludes, transpõe os bosques, derruba portas; ele foge do velho trajeto linear da estrada, da via férrea. É toda uma nova geometria que ele oferece à velocidade, à violência”⁶⁶ – e o mesmo ocorrerá com os avanços aeronáuticos. A conquista dos céus na Segunda Guerra consoma a homogeneização logística do planeta, integralmente transparente ao olhar da mira e percorível pelos vetores da destruição. Por mais distantes da costa que fossem, todas as cidades se viram subitamente transformadas em portos de um “litoral vertical”, repentinamente acometidos pela vertigem de uma zona de insegurança sem fim: todos os lugares se tornam alvos em potencial de uma guerra que permanecia à espreita no “infinito que começava acima dos tetos”.⁶⁷

“A guerra moderna não é mais a arte do corpo combatente, ela se converteu, de

⁶² Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 40

⁶³ A velocidade de um corpo, afirma Virilio, resulta sempre de um “acidente de transferência”, uma “transferência de energia” que coloca o estável em movimento (“estabilidade-movimento”) ou acelera o móvel (“movimento-do-movimento”). Pensar a velocidade nesses termos, continua ele, coloca imediatamente o “problema da violência” (Virilio, *Guerra pura*, cit., p. 25).

⁶⁴ Jünger, “A mobilização total” (cit.), p. 195-196.

⁶⁵ Virilio, *L’horizon négatif* (cit.), p. 88.

⁶⁶ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 63.

⁶⁷ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 8.

súbito, na arte do motor combatente”, conclui Virilio. Embalado pela velocidade dos “encouraçados de terra” e outras “próteses técnicas”, o soldado “se tornou um fantasma” que desvanece ele também na vertigem da aceleração.⁶⁸ O velocímetro é a medida da sobrevivência, o “quantificador existencial” do piloto do caça ou do carro de combate: para esse “homem enxertado” que o futurismo glorificou, “reduzido a um princípio condutor”, a vida depende diretamente da velocidade do assalto mecanizado.⁶⁹ Espécie de prótese de sobrevida, o canhão automóvel amputa os corpos que carrega, privando-os não apenas de sua vontade, mas de sua capacidade física de movimento. O desaparecimento dos *kamikazes* japoneses na explosão, ao pôr em prática o sonho sinérgico do acoplamento fatal do corpo com sua arma-veículo, é uma metáfora para o “desaparecimento em velocidade excessiva: desaparecimento das peculiaridades do mundo e da consciência que poderíamos ter delas na medida em que a velocidade ultra-acelerada nos torna inconscientes”, nos despoja de nós mesmos.⁷⁰

O “enjôo causado pelo mar, pelo ar, pela estrada”, o “zumbido nos ouvidos” e a “visão turva” dos passageiros já dão sinais da desintegração do “sujeito-projétil” junto com seu alvo. Para Virilio, “as deformações simuladas do campo visual da travessia são preciosas indicações sobre o estado dos lugares”: o veículo em alta velocidade não atravessa a paisagem, mas perfura-a, num “trajeto que não passa de um túnel”.⁷¹ A exemplo do automóvel que se afasta, “o que fugirá em direção ao fundo do horizonte será a realidade primeira, o objeto e o espaço da experiência”.⁷² “Imobilizados pelos cintos”, os “usuários dessa catástrofe ambulante” devem “permanecer calmos”, e “observar impotentes a exposição de quadros em cores borradas que se sucedem rapidamente diante de seus olhos”.⁷³ Dissimulada pela imobilidade relativa do interior do veículo, de onde se assiste à ilusão cinemática das imagens pela janela, “a brutal verdade do seu estatuto não deverá ser jamais revelada aos passageiros”, sob pena de morte. Somente o *acidente* a revela: a “segurança da viagem” cessa drasticamente na colisão, projetando os corpos em movimento para fora num “salto da morte, mas sobretudo salto da verdade da sua trajetória”, que “reenvia a violência do trajeto ao objeto e aos sujeitos do deslocamento”.⁷⁴

⁶⁸ Virilio, *L’horizon négatif* (cit.), p. 108-110.

⁶⁹ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 64-68 e 92-94.

⁷⁰ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 110-11 e *Guerra Pura* (cit.), p. 65 e 83.

⁷¹ *Ibidem*, p. 111 e 148-149.

⁷² Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 187.

⁷³ Virilio, *L’horizon négatif* (cit.), p. 147-149.

⁷⁴ Nessa interrupção brusca da trajetória inercial em alta velocidade – algo como uma “insurreição passageira”, dirá Virilio – a “distância palco-plateia” é subitamente “abolida e os espectadores se tornam atores” novamente (*Ibidem*, p. 147, 155 e 181).

A relação entre o substantivo *télescopage* – que, assim como o verbo *télescoper*, é frequentemente empregado em francês para se referir a colisões de automóveis ou de trens – e *telescope* (telescópio) comprova, para Virílio, a proximidade entre a “ilusão de ótica da luneta (...) e a do automóvel”, cujo “trajeto seria um entrelaçamento abusivo do próximo e do distante” e consistiria “menos em transportar o passageiro do que em fazer a realidade física deslizar” e contrair-se, num “movimento telúrico” em que “o real se vira do avesso, como uma luva”.⁷⁵

Ao projetar “a imagem de um mundo fora de nosso alcance”, o telescópio inaugura “uma outra forma de nos movermos no mundo, a *logística da percepção*”, numa operação de transferência do olhar acelerada pela “revolução dos transportes”.⁷⁶ “As fontes de velocidade” são “igualmente fontes (...) de imagens do mundo” e, como mostra Virílio, seu desenvolvimento provoca “a industrialização da empresa artesanal das aparências”, subitamente transformada em “projeção cinematográfica da realidade”, cada vez mais veloz, mais instantânea e, portanto, menos nítida.⁷⁷ Ao dissolver as paisagens na “geografia variável do país da velocidade”, o motor antecipa a fantasmagoria do cinema – bem como a do telefone, do rádio e da televisão.⁷⁸ Não era outra coisa, afinal, que anunciavam as vanguardas modernistas europeias ao formalizar, em imagens fugazes, turvas, borradas, fragmentadas ou geométricas, o desaparecimento do mundo pela janela – implosão à qual não tardaria a se somar a desintegração literal das explosões da guerra.⁷⁹ À “estética da aparição de uma imagem estável” sucede a “estética da desapareição” de uma imagem que se tornará cada vez mais fugidia, à medida que a velocidade de transmissão se sobrepõe à de locomoção.⁸⁰ O olhar do passageiro através dos vidros dará lugar, então, à percepção

⁷⁵ Ibidem, p. 155.

⁷⁶ Paul Virílio, *A máquina de visão* (Rio de Janeiro, José Olympio, 1994), p. 19 (*La machine de vision*, Paris, Galilée, 1988). A referência óbvia da expressão que dá título a um conjunto de estudos do autor sobre cinema – *Logistique de la perception* (1984) – é a *Fenomenologia da percepção* de Merleau-Ponty, de quem foi aluno. Embora ele negue qualquer filiação e se defina como um pensador marginal, a fenomenologia de Husserl e sobretudo de Merleau-Ponty marca as reflexões de Virílio sobre na configuração da percepção e da organização do espaço humano pela aceleração, num diálogo que se explicita, por exemplo em *A máquina de visão* (cit., p. 35 e 49) e *A arte do motor* (cit., p. 118 e 123). A este respeito, ver, Ian James, *Paul Virilio* (New York: Routledge, 2007).

⁷⁷ Virílio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 164 e 219-220.

⁷⁸ Virílio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 186.

⁷⁹ “Tratava-se sobretudo, nesta arte”, afirma Virílio sobre o cubismo, “de dar conta do *crepúsculo da realidade*, de uma estética do desaparecimento nascida dos limites sem precedentes impostos à visão subjetiva pelo desdobramento instrumental das formas de percepção e re-presentação”. E é a desapareição do próprio sujeito na velocidade das transmissões que fica evidente nos versos do futurista português Mário de Sá Carneiro, que o autor recupera em *A máquina de visão*: “Eia! Eia! / Singra o tropel das vibrações (...) / Eu próprio sinto-me ir transmitindo pelo ar, aos novos!” (Virílio, *A máquina de visão*, cit., p. 28 e 74-5. Ver também a introdução de Andrea Giunta em Paul Virílio, *El procedimiento silencio*, Buenos Aires, Paidós, 2003 [La procédure silence, Paris, Galilée, 2000]).

⁸⁰ Virílio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 240. *Estética da desapareição* é também o título de um pequeno livro

completamente mediatizada das telas – voltada para a “compensação ilusória” da privação sensorial, essa *logística integral da percepção* se tornaria “uma indústria ‘de ponta’, a eletrônica”.⁸¹

Constituindo-se essencialmente como um *movimento*, mais do que um *partido*, o fascismo compreendia muito bem aquela nova forma de existência na velocidade. “O poder real passava agora a dividir-se entre a logística das armas e a logística das imagens e dos sons, entre os gabinetes de guerra e os escritórios de propaganda”, sentencia Virílio num de seus estudos sobre o cinema.⁸² A inovadora logística audiovisual nazista – que concorria com aquela que prosperava do outro lado do Atlântico – envolveria colocar “aparelhos de rádio ao alcance de todos os bolsos”, controlar as salas de cinema e a produção cinematográfica, enviar discos para toda a Alemanha, além de realizar imensos congressos e comícios, invariavelmente registrados por dezenas de câmeras.⁸³ Desde sua chegada ao poder, o nazismo “oferece ao proletariado alemão esportes e transportes”: ao lado da máquina de propaganda, o movimento nos ginásios esportivos e nas estradas, a bordo do *Volkswagen*, engajava a população inteiramente no assalto.⁸⁴ Ao afirmar que “quem conquistar a rua conquistará também o Estado!”, Goebbels sabia que a força do Estado burguês estava “nos locais de circulação intensa, na via rápida”.⁸⁵ Governando por decreto, sem sequer dar-se ao trabalho de abolir oficialmente as leis anteriores, o desprezo do totalitarismo nazista pelas instituições criaria uma espécie de Estado em movimento –

do autor, publicado em 1980, em cujas linhas ele já denunciava como, “reproduzindo permanentemente a violência do acidente”, o “motor cinemático nos habituou a achar natural o mistério do movimento deste mundo que passa, (...) essa violência banalizada do movimento” da era da aceleração sem fim (Paul Virílio, *Estética da desapareição*, Rio de Janeiro, Contraponto, 2015, p. 103-104 [*Esthétique de la disparition*, Paris, Galilée, 1989]).

⁸¹ Virílio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 187 e 197.

⁸² Paul Virílio, *Guerra e cinema: logística da percepção* (São Paulo, Boitempo, 2005), p. 136 (*Guerre et cinema*, Paris, éd. de l'Étoile, 1984). O livro é um exame da necessidade militar de extensão, modificação e manipulação dos sentidos, numa “guerra das imagens e dos sons” que remonta à invenção da fotografia e do cinema e tenderia a suplantiar a “guerra dos objetos” (ibidem, p. 20). A história das batalhas é também “a história da metamorfose de seus campos de percepção” e, já na Primeira Guerra Mundial, o “aprovisionamento de imagens” – da percepção remota do terreno pelas fotos aéreas ao “poder-comover” de Hollywood – se tornaria uma atividade logística importante quanto o “aprovisionamento de munições” (ibidem, p. 27 e 83). A “combinação de um veículo de combate e de uma câmera” dá origem a um novo sistema de armas, que desembocaria, “após a Segunda Guerra Mundial, no esboço de uma estratégia de visão global”, graças à automação da percepção na “visão sem olhar” dos satélites-espiões e drones (ibidem, p. 15-16). Paralelamente à logística dos veículos militares, a “logística da percepção militar” aprofundaria a “desrealização do engajamento” dos exércitos ao longo do século XX. Enquanto “o mundo desaparece na guerra”, a “guerra enquanto fenômeno desaparece aos olhos do mundo”, como ocorre nos novos veículos de cabines opacas, que impedem os pilotos de ver diretamente o ambiente e aproximam a guerra da virtualidade de um videogame jogado em tempo real em que os combatentes podem ser completamente irresponsáveis (ibidem, p. 161).

⁸³ Ibidem, p. 56.

⁸⁴ Ver Virílio, *Velocidade e política* (cit.), p. 37 e 110.

⁸⁵ Virílio, *Velocidade e política* (cit.), p. 20.

um “estado de permanente ilegalidade”, nos termos de Hannah Arendt, que já era bastante familiar às populações dos territórios de ultramar.⁸⁶ A “redistribuição da função (...) policial a todos os militantes” do partido converte cada um deles em *agente logístico*, encarregado do “estabelecimento da transparência social” e da “observação das posturas e movimentos não adequados” à aceleração vertiginosa e unificada de um corpo social cuja existência, conforme atesta o princípio do “espaço vital”, passa a estar atrelada a sua velocidade de expansão.⁸⁷ Avanço do velho colonialismo sobre a própria Europa, o *Lebensraum* representa o desaparecimento, sob as esteiras dos blindados alemães, da geografia do velho mundo, transformada numa zona logística, “num deserto sem qualidades, aberto à expansividade de uma organização ‘social’ inteiramente funcionalizada pela hierarquia da velocidade”.⁸⁸

Se desde 1914 a guerra se convertera numa “imensa missa” – uma “liturgia sacrificial que os Estados combatentes oficiam precipitando para a morte os milhões de homens que se ‘mobilizam’” –, o segundo conflito mundial levaria a guerra a estender-se “não apenas às dimensões do espaço, mas ao conjunto da realidade, sem limite e sem alvo”, portanto, *sem fim*.⁸⁹ “Ali onde a ‘guerra total’ não conseguiu se expandir espacialmente devido à natureza absoluta dos novos meios de destruição, sua degeneração permite prolongá-la indefinidamente no tempo”.⁹⁰ A surpresa – “não mais técnica, mas científica”, não mais quantitativa, mas qualitativa – da arma final institui a ameaça ubíqua e permanente de aniquilação total, sobre a qual assentaria a “coexistência pacífica” da *Guerra Fria*, modificando completamente a questão bélica.⁹¹ Do estreitamento das distâncias através da aceleração dos “meios de comunicação da destruição”, emerge uma guerra que nega o espaço, convertida em puro movimento, sem partida e sem destino. Sem começo nem fim no tempo, o conflito bélico se transforma num ritual ininterrupto, deslocando-se derradeiramente para a dimensão logística da concepção e produção do armamento.⁹² Ao incrementar a velocidade de entrega da explosão para viabilizar uma resposta em tempo real aos mísseis inimigos, a corrida para garantir esse *tempo vital* leva

⁸⁶ Ver Hannah Arendt. *Origens do totalitarismo* (São Paulo: Cia. das Letras, 2012). O diálogo de Virilio com as teses de Arendt aparece, por exemplo, em *El accidente original* (Buenos Aires, Amorrortu, 2009), p. 32 (*L'accident originel*, Paris, Galilée, 2005).

⁸⁷ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 44.

⁸⁸ Paul Virilio, *Bunker Archeology* (Nova Iorque, Princeton Architectural Press, 1994), p. 58 (*Bunker archeologie*, Paris, Centre de Création Industrielle, 1975) e Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 35-6.

⁸⁹ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 111 e *Guerra e cinema* (cit.), p. 144. Ver também *Bunker Archeology* (cit.), p. 58 e *Guerra pura* (cit.), p. 32.

⁹⁰ Paul Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 281.

⁹¹ Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 24-26.

⁹² Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 133.

a sua própria contração, numa inesgotável “investida tecnológica” que substitui a “investida geoestratégica” e aumenta cada vez mais o nível de *automação* do combate. À medida que o “tempo material de intervir” e neutralizar o ataque inimigo se contrai, resta apenas a possibilidade de manter as forças permanentemente mobilizadas “em uma série de movimentos perpétuos, imprevisíveis” que mantenham a possibilidade, coordenada por computadores, de um contra-ataque em segundos, em todas as direções – movimento de recuo monótono e inercial que marca o fim das guerras de movimento.⁹³ “Com a inibição da passagem ao ato, a preparação de uma logística global suplanta a perpetração de uma guerra mundial”.⁹⁴ Segundo Sun Tsu, como recorda Virilio, “a prontidão é a própria essência da guerra”.⁹⁵ Quando a aceleração dos vetores de transporte da aniquilação exige uma prontidão permanente, automática, é porque a guerra se instalou na continuidade do tempo. Do estado de sítio das “guerras do espaço”, convertido em rede de transmissão de uma guerra pura na qual as necessidades logísticas da destruição podem ser supridas quase imediatamente e tudo pode se tornar um alvo instantâneo, passamos ao “estado de urgência da guerra do tempo” – do “tempo de guerra” à “guerra do tempo de paz”: “uma guerra fragmentada que não diz o seu nome”,⁹⁶ mas aparece, na teoria militar contemporânea, sob termos como “guerra não convencional”, “guerra de baixa intensidade”, “guerra irregular”, “guerra irrestrita” ou “guerra híbrida”. Segundo dois oficiais da força aérea chinesa,

a guerra, que se submeteu às mudanças da moderna tecnologia e do sistema de mercado, será desencadeada de formas ainda mais atípicas. Em outras palavras, enquanto presenciamos uma relativa redução na violência militar, estamos evidenciando, definitivamente, um aumento na violência política, econômica e tecnológica.⁹⁷

Em sua derradeira escalada, a guerra abandona de vez o campo estritamente militar para expandir-se para o conjunto da realidade.⁹⁸ Se para Clausewitz a guerra era “a continuação da política por outros meios”, a dissolução da distinção entre guerra e paz

⁹³ Ibidem, p. 126-132.

⁹⁴ Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 281.

⁹⁵ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 123.

⁹⁶ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 128-30 e *Guerra pura* (cit.), p. 43.

⁹⁷ Qiao Liang e Wang Xiangsui, *Unrestricted warfare* (Pequim, People's Liberation Army Literatur and Arts Publishing House, 1999) citados por Alessandro Visacro, *Guerra irregular* (São Paulo, Contexto, 2009), p. 26.

⁹⁸ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 96.

abre caminho para a inversão dos termos: “a Paz Total da dissuasão é a Guerra Total continuada por outros meios”.⁹⁹ O Estado já não se apresenta como um meio semicondutor da violência, capaz de reter parte de sua carga de destruição¹⁰⁰: “*a descarga completa*, temida por Clausewitz, produziu-se com o Estado de emergência. A violência da velocidade tornou-se, simultaneamente, o lugar e a lei, o destino e a destinação do mundo”.¹⁰¹ Trata-se, como já vislumbrava o tenente-coronel Thorpe, ao asseverar que “o caminho para a paz universal se encontra na direção da perfeição dos meios da guerra”,¹⁰² de assegurar a paz instalando-se na guerra – mais precisamente, na preparação infinita da batalha, um eterno adiamento do último combate que, no entanto, já é ele mesmo a última guerra, reduzida a pura logística. Aqui, o espaço urbano reencontrará sua antiga vocação.

⁹⁹ Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 33 e *Velocidade e política* (cit.), p. 129-30. Ao constatar a obsolescência de Clausewitz e afirmar que a política deve servir docilmente à guerra, expressão suprema do princípio de conservação do povo, o general Ludendorff já pressentia essa inversão de termos (*A guerra total*, cit., p. 36-37).

¹⁰⁰ Ver Clausewitz, *Da guerra* (cit.), p. 830.

¹⁰¹ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 137. A “guerra pura” se anunciava no “terrorismo de Estado”, na “banalização do extermínio estatístico”, na política estatal de desaparecimento – simultaneamente “desaparecimento do lugar e do indivíduo” (Virilio, *Guerra pura*, cit., p. 129 e *L'horizon négatif*, cit., p. 281).

¹⁰² Thorpe, *Pure logistics* (cit.), p. 4.

“A cidade”, lê-se logo nas primeiras páginas de *Velocidade e política*, “é apenas uma paragem, um ponto sobre a via sinóptica de uma trajetória, antigo talude de fortificação militar, plataforma de vigilância”.¹⁰³ Antes de ser lugar de trocas, ela é um entroncamento fortificado (inicialmente viário, fluvial ou marítimo, mais tarde ferroviário, aéreo, digital), posto de parada e de observação que permite controlar a passagem e proteger-se dos que passam, ao frear sua entrada ou drená-los o mais rapidamente possível para os portões. Diante do perigo do campo aberto, eleva-se do solo uma estrutura técnica de separação contínua no espaço e no tempo, a muralha, cuja construção “resulta, em si mesma, num ato de violência social”.¹⁰⁴ Ergue-se, assim, “um universo topológico novo”, “ordenado e significado por uma geometria social” que divide, distancia e delimita funções, uma “grande máquina imóvel” que materializa aquele que é para Virilio o primeiro aspecto de todo poder: o “poder-mover” ou a capacidade de aceleração e desaceleração da trajetória própria ou alheia.¹⁰⁵ Longe de ser um bloco inerte, a fortificação é um gigantesco mecanismo cinético de condicionamento da circulação comparável a uma “caixa de câmbio [*boîte de vitesses*]”: um “conjunto de mecanismos capaz de receber uma forma definida de energia (nas circunstâncias, a massa móvel dos agressores), transformá-la e, finalmente, restituí-la sob uma forma mais apropriada”, observa o autor, retomando os escritos de Vauban, célebre engenheiro militar da França do século XVII, especialista em *poliorcética* (a ciência milenar do cerco ou, ainda, a arte de atacar ou defender uma praça forte). Observada do “ponto de vista da velocidade”,¹⁰⁶ a cidade é um instrumento de guerra, que transforma o terreno a partir da construção de vias e obstáculos ao avanço de exércitos. É, sobretudo, uma invenção

¹⁰³ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 21-2 e Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 16.

¹⁰⁴ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 55-56. “A ambição de *conduzir* a guerra”, afirma Virilio, “começa pelo projeto de seu *teatro*, quer dizer, a criação de *condições artificiais do meio* que formarão a infraestrutura, (...) o cenário preparado previamente pelo adversário que pretende dominar o outro” (*Defense populaire et luttes écologiques*, cit., p. 16). Ao “fechar o espaço”, o “limite da muralha” cria um teatro de operações onde a coação pode ser exercida não apenas fisicamente – por meio da “impossibilidade vertical” das barreiras, do cansaço de longas marchas ou esperas, do perigo de ferir-se ou de morrer – como no plano psicológico, ao produzir pânico, terror, desorientação e, finalmente, submissão (*La inseguridad del territorio*, cit., p. 57).

¹⁰⁵ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 57-58 e 125 e *Guerra pura* (cit.), p. 58-59.

¹⁰⁶ Como Laymert Garcia dos Santos define a perspectiva que marca a obra de Virilio (“Prefácio” em Virilio, *Guerra pura*, cit., p. 8). Como deve estar claro a esta altura, no quadro pintado por Virilio torna-se quase redundante falar em “urbanismo militar”.

logística, como parece querer fazer-nos recordar a difusão atual do termo, convertido em disciplina civil.

Assaltada pelo êxodo dos campos na largada da modernidade, a cidade continuará a ser “um ‘campo de armadilhas’ estendido ao adversário”, mas este passará “a ser doravante um inimigo social”.¹⁰⁷ O estado de sítio já não depende da existência de um cerco militar do lado de fora dos muros, mas subsiste, velado, contra a massa sem domicílio fixo – o “proletariado”, no sentido particular com que Virilio emprega o termo. A cidade torna-se instrumento de um combate paciente e indefinidamente prolongado para ampliar incessantemente o controle sobre o movimento das populações proletárias a partir da coação física e psicológica da organização espacial. Enquanto a classe militar capitaliza “o ato destrutivo da massa móvel” – “a produção da destruição realizada pelo poder de assalto do proletariado” –, “a nova burguesia industrial tende a enriquecer capitalizando os ‘gestos’ produtivos do proletariado industrial”.¹⁰⁸ A indústria não passa da fase lenta da guerra: não há distinção qualitativa entre produzir e destruir para além da distinção entre o *front* e a retaguarda, que o século XX tratará de dissolver.

A ordem pública reinará se cuidarmos de organizar o tempo e o espaço humano entre cidade e campo por meio de uma regulamentação severa do trânsito, se nos preocuparmos tanto com os horários quanto com os nivelamentos e a sinalização, se pela normalização do habitat toda a cidade se tornar transparente, isto é, familiar ao olhar policial.¹⁰⁹

Ordenar o trânsito, corrigir as trajetórias: eis a função primordial da polícia, como se depreende deste trecho de um discurso pela reforma da polícia francesa proferido em 1749 por um oficial de marechalato, recuperado por Virilio. À medida que se multiplica a massa proletária errante cujo deslocamento é preciso administrar, os componentes do antigo engenho logístico dispersam-se por todo o território urbano e seu entorno, convertido em um difuso campo de batalha.¹¹⁰ Numa extensão geométrica do poder do Estado, populações cada vez maiores serão administradas através da “urbanização militar

¹⁰⁷ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 25.

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 41.

¹⁰⁹ Jean Seznec Guillaudé, *Memoire sur la Reformation de la Police de France* (manuscrito de 1749, Paris, Hermann, 1974) citado por Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 31.

¹¹⁰ “Para a multidão de desempregados, de operários desmobilizados e sem ocupação, Paris é uma malha de trajetórias, uma sucessão de ruas e avenidas por onde eles erram boa parte do tempo sem objetivo, sem destino, sob o assédio de uma repressão policial encarregada de controlar sua vadiagem” (Virilio, *Velocidade e política*, cit., p. 19).

dos territórios” e “de sua patrulha”.¹¹¹ É necessário regular o tempo e o espaço: fixar um toque de recolher; delimitar os itinerários; determinar a velocidade e o sentido de cada via; controlar a passagem e instituir pedágios; pavimentar ruas e estradas, garantindo a fluidez do tráfico; mas, acima de tudo, proibir qualquer um de estacionar onde quiser. Depois dos choques de 1848, Haussmann “substitui as ruas tortuosas” de Paris onde o proletariado erguera suas barricadas “por longas avenidas”, como recorda outro teórico da cidade avesso ao urbanismo. Segundo Henri Lefebvre, o barão abre *boulevards* “para pentear Paris com metralhadoras” (a expressão é do poeta Benjamin Péret) mais do que para abri-la à circulação.¹¹² Para Virilio, contudo, ambos os intentos atendem a um único e mesmo escopo: “circulando, circulando!”, reitera a máxima policial. Haussmann, multiplica “as vias circulares, os grandes eixos, (...) enquanto lançava paralelamente os projetos de construção do asilo Sainte-Anne e da prisão de Santé”, num grande desenho de controle da circulação.¹¹³ “Nos limites das cidades, à beira das autoestradas ou das vias férreas”, será implantado “o alojamento social, cidade-dormitório ou de trânsito”, bem como os asilos, as prisões – e os quartéis. “Todo esse aparato é tão somente a reconstituição das diversas peças do motor da fortaleza, com seus flancos, suas gargantas, suas passagens subterrâneas, sua chicanas, a admissão e o escapamento de suas portas, todo esse controle primordial da massa pelos órgãos de defesa urbana”.¹¹⁴ Quando os fluxos escapam aos mecanismos regulatórios habituais, é preciso acionar a extensão armada do controle da circulação – das tecnologias policiais de “controle de multidões” ao toque de recolher –, escancarando a céu aberto o estado de sítio congênito do espaço urbano moderno.

Não seria difícil, aliás, escutar hoje de um motorista parisiense que “as perfurações do barão não foram suficientemente audaciosas”, como se “o futuro das metrópoles” estivesse na pista circular do autódromo ou naquela longa reta murada que não leva a lugar algum em meio ao descampado dos aeroportos – um “retorno ao deserto, à *tabula rasa*”, como já anunciavam, segundo Virilio, as cidades devastadas pelos bombardeios da Segunda Guerra Mundial.¹¹⁵ Na guerra total, tanto a frota aérea aliada como a

¹¹¹ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 78, 122 e 126.

¹¹² Henri Lefebvre, *O direito à cidade* (São Paulo, Centauro, 2001), p. 23. Não custa lembrar que “haussmanização” do Rio de Janeiro em fins do século XIX também sucede a uma série de revoltas, entre elas um episódio detonado em 1880 justamente pelo aumento de um vintém no preço das passagens dos bondes da capital.

¹¹³ Paul Virilio, *Ville panique: ailleurs commence ici* (Paris, Galilée, 2004), p. 22.

¹¹⁴ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 28-9.

¹¹⁵ Virilio, *Ville panique* (cit.), p. 23.

Luftwaffe colocariam em prática o *zone bombing*, que não tinha como objetivo destruir “alvos específicos, mas regiões inteiras”.¹¹⁶ (Não custa recordar, ainda, que os aliados já haviam experimentado esse “zoneamento da destruição” no Oriente Médio e na Índia: “a importação de métodos coloniais não era praticada apenas pelo regime nazista”.) Em “Guernica e Coventry, Hamburgo ou Dresden, sem falar de Hiroshima e Nakasaki” – onde a desapareição seria levada a cabo em apenas alguns instantes –, “a desapareição brutal do cenário urbano” se tornou um “fato aceitável”, selando seu destino: desfazer-se no espaço uniforme da circulação, até desaparecer completamente na velocidade.¹¹⁷

De Guernica a Hiroshima, as cidades devastadas pelas bombas fornecem, para Virilio, a imagem do *espaço em crise* da metrópole contemporânea: “infinitamente *percorrível* porém *inabitável*”.¹¹⁸ Se “as zonas bombardeadas eram todavia portadoras de uma esperança incerta”, escreverá ele, as “zonas recentemente construídas não carregam nenhuma outra esperança senão sua destruição futura”. Depois da guerra total, os experimentos de planificação territorial conduzidos nas cidades europeias evidenciariam como a “destruição sistemática de outrora continuava a ditar as regras na reconstrução” do continente.¹¹⁹ O incremento das velocidades dos transportes e da comunicação dá início a uma “nebulosa conurbação de franjas urbanas” que alimenta a incerteza de não estarmos “jamais *diante* da cidade, mas sempre *dentro* dela”.¹²⁰ Uma “urbanização completa da sociedade” para a qual já havia se voltado Lefebvre, segundo o qual, ao longo do processo de urbanização-industrialização, “a cidade tradicional explode em pedaços”, num duplo movimento de “explosão-implosão, condensação-dispersão” que a converte em uma “zona crítica”. “A sociedade urbana (...) tende a se fundir, de um lado, (...) no ‘tecido urbano’ determinado pelas coações da circulação e, por outro lado, em unidades de habitação tais como os setores dos pavilhões e dos ‘grandes conjuntos’. A extensão da cidade produz o subúrbio e depois o subúrbio engole o núcleo urbano”.¹²¹ Virilio descreve em termos análogos o avanço das periferias que se constituíram à beira das vias expressas – sejam elas favelas ou condomínios fechados – sobre um centro cujas funções perderam

¹¹⁶ Virilio, *Bunker archeology* (cit.), p. 58-59.

¹¹⁷ Virilio, *Ville panique* (cit.), p. 94-100, *L’horizon négatif* (cit.), p. 120, e *La inseguridad del territorio*, (cit.), p. 11.

¹¹⁸ Virilio, *El accidente original* (cit.), p. 146.

¹¹⁹ Paul Virilio, “Disorientation” em Paul Virilio e Claude Parent, *Architecture Principe: 1966 and 1996* (Bansançon e Santa Monica, Les Éditions de L’Imprimeur e Form Zero Editions, 1997), p. 12 (*Architecture principe: 1966 et 1996*, Paris, L’Imprimeur, 1996).

¹²⁰ Virilio, *O espaço crítico* (São Paulo, Editora 34, 2014), p. 9 (*L’Espace critique*, Paris, Bourgois, 1984).

¹²¹ Henri Lefebvre, *O direito a cidade* (cit.), p. 77 e 83, e *A revolução urbana* (Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2008), p. 24.

o sentido, levando à “dissolução da cidade em seu próprio subúrbio”.¹²² Assim, a maior parte dos habitantes de um distrito “são na verdade simples passageiros (...), seja porque ali se demoram para trabalhar sem ali morar, seja porque ali moram mas saem todas as manhãs para trabalhar fora e frequentemente muito longe”, sem contar o fluxo daqueles que apenas circulam diariamente por suas artérias.¹²³ Curiosamente, uma das figuras dessa sociedade em fuga – mencionada por Virilio numa passagem de meados dos anos 1970 – é a “asséptica Brasília”, “abandonada à noite por seus habitantes”, que trocam sua estrutura racional coerente e hiperorganizada por seus “subúrbios miseráveis”.¹²⁴

A urbanização total deságua paradoxalmente num processo de desurbanização: as “cidades destroem a si mesmas”.¹²⁵ Nas palavras de Luiz Recamán, em comentário aos escritos de Otilia Arantes, “a espacialização da nova ordem capitalista prescinde das ‘cidades’, conforme se entendera o fenômeno urbano até pelo menos a Segunda Guerra Mundial, transformando-as em aglomerações urbanas informes em que convivem modos de vida pré-neolíticos com as altas performances tecnológicas”.¹²⁶ A metrópole se apresenta, como aponta Virilio, como uma grande *zona* urbana que “já não tem, a olho nu, nem sentido, nem conjunto, nem profundidade” e onde “a simples gestão municipal se tornou um problema sem solução”¹²⁷ – problema com o qual os comandantes militares, convertidos em “*gerentes* da Segurança Nacional”, serão os primeiros a atinar, tratando de dispersar seu pessoal pelos nós estratégicos de circulação do tecido urbano em desintegração e substituir parte das atividades policiais.¹²⁸ “A partir de agora as fronteiras do Estado passam pelo interior das cidades”, declararia o prefeito da Filadélfia em meio às revoltas raciais de 1964, numa constatação retomada em diferentes escritos de Virilio,¹²⁹ marcados desde o princípio, nas suas palavras, pela “crise das cidades” que

¹²² Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 114 e Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 108.

¹²³ Virilio, *L’horizon négatif* (cit.), p. 122.

¹²⁴ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 43.

¹²⁵ *Ibidem*, p. 53.

¹²⁶ L. Recamán, “Pós-fácio” em Otilia Arantes, *Urbanismo em fim de linha* (São Paulo, Edusp, 2014), p. 217.

¹²⁷ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 53. Deliberadamente vaga, a zona “delimita o espaço mas não o seu conteúdo”, observa Otilia Arantes ao comentar sobre a preferência dos chineses pelo termo, numa análise das “paisagens transurbanas” dos “novos centros empresariais e financeiros” da segunda maior economia do mundo e suas “Zonas Econômicas Especiais”, como a do Delta do Rio Pérola, sempre na trilha das provocações de Rem Koolhaas. “Conceitualmente vazia – ao contrário de ‘cidade’ –, expurgada de todo o conteúdo histórico do território (por isso mesmo aplicada principalmente às áreas ‘urbanas’ novas ou totalmente renovadas, ou ainda aos novos bairros ou subúrbios)”, a *zona* se mostra “totalmente desobstruída para se sujeitar à dinâmica do mercado” (Otilia Arantes, *Chai-na*, São Paulo, Edusp, 2011, p. 154-156).

¹²⁸ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 100-101.

¹²⁹ Anúncio semelhante é feito por Lefebvre: “a linha fronteira não passa entre *cidade* e *campo*, mas sim no interior do fenômeno urbano” (Lefebvre, *A revolução urbana*, cit., p. 105). Ver, entre outros, Virilio, *O*

“acabava de emergir dos grandes motins urbanos de Los Angeles, Detroit e Chicago”. O “conflito em andamento com as populações dos guetos americanos” revelava, para ele, “uma cidade que estava se invertendo lentamente, não mais integrando mas desintegrando, junto com a sociedade civil”.¹³⁰ Em nome da segurança, amplia-se o controle sobre a massa móvel, confinando-a aos fluxos indispensáveis: a manutenção do precário equilíbrio da cidade contemporânea não admite movimentos imprevistos. Se “a cidade encontra-se privada de portas a partir de agora”, escreve Virilio, é porque suas fronteiras se introverteram, “é porque há muito os limites urbanos deram origem a uma infinidade de aberturas, rupturas e fechamentos, certamente menos aparentes que os da Antiguidade, mas igualmente práticos, constrangedores e segregativos” – *bloqueios de tempo* que se evidenciam nas filas de espera, assim como na interrupção do tráfego pela *blitz* policial.¹³¹ Confirmando que “a função da arma e a do olho são vizinhas”, proliferam as câmeras de vigilância e as fachadas de vidro, símbolos de “uma sociedade transparente, superexposta ao (...) olhar policial”. Abandona-se, enfim, a repressão pontual “em proveito de um estado de opressão, de uma violência imanente dos lugares”.¹³²

O mais avançado protótipo deste “espaço saturado”, inteiramente enquadrado e vigiado, encontra-se, para Virilio, nos *aeroportos internacionais*. Imensas encruzilhadas das rotas aéreas, por onde chegam a passar dezenas de milhões de pessoas por ano, eles guarnecem uma “regulação essencial” das trajetórias, dos encontros, das trocas, “como o forte, o porto ou a estação de trem do passado”, e consistem, por isso mesmo, em espaços “de uma forte experimentação de controle e vigilância máxima”.¹³³ Recuperando a organização inteiramente militar das antigas cidadelas, a arquitetura dos aeroportos contemporâneos está inteiramente voltada para os imperativos da segurança, para o controle minucioso do trânsito dos circuitos logísticos de passageiros e bagagens para interceptar os suspeitos em seu trajeto, “daí a súbita proliferação de câmeras, radares e detectores nos locais de passagem obrigatória”¹³⁴. Para compreender a fundo a modernidade arquitetônica, alerta Virilio, é preciso investigar esta arquitetura “submetida ao sistema veicular” das “paisagens rodoviárias” e dos aeroportos.¹³⁵

espaço crítico (cit.), p. 7, *Guerra e cinema* (cit.), p. 162 e *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 181, além de Virilio e Parent, “Architecture Principe, n. 6”, em *Architettura Principe: 1966 and 1996* (cit.).

¹³⁰ Paul Virilio, “Disorientation”, cit., p. 12.

¹³¹ Virilio, *O espaço crítico* (cit.), p. 12.

¹³² Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 155-156.

¹³³ Virilio, *O espaço crítico* (cit.), p. 8.

¹³⁴ *Ibidem*, p. 8.

¹³⁵ Virilio, *L’horizon négatif* (cit.), p. 130.

O exemplo paradigmático do aeroporto aparece também nos escritos de Marc Augé sobre a era da “superabundância espacial”, na qual “os meios de transporte rápidos põem qualquer capital no máximo a algumas horas de qualquer outra” e “imagens de toda espécie, transmitidas por satélites, captadas pelas antenas que guarnecem os telhados da mais afastada de nossas cidadezinhas, podem dar-nos uma visão instantânea e, às vezes, simultânea de um acontecimento em vias de se produzir no outro extremo do planeta”.¹³⁶ Em outras palavras, a aceleração sem precedentes dos vetores de transmissão e de transporte produz um “espaço crítico” caracterizado pela simultaneidade e pela imediação, que colocam todas as superfícies em contato: o espaço se contrai violentamente, provocando uma “temível fricção de lugares e elementos ainda ontem distintos e separados pelo tampão repentinamente anacrônico das distâncias” – um verdadeiro “acidente geral” entre tudo que existe, repentinamente concentrado numa contiguidade temporal absoluta.¹³⁷ A soma indeterminada de lugares que nos envolve hoje – que Virilio descreve como uma “interface única” entre todos os pontos do mundo, logisticamente integrados – consoma, para Augé, a negação do lugar enquanto “construção concreta e simbólica do espaço” impregnada de história e atravessada por relações com o entorno e com os indivíduos. Multiplica-se aquilo que ele chama de *não lugares*: “tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são alojados os refugiados do planeta”.¹³⁸ Esse mundo de instalações logísticas¹³⁹ que se estabelece entre as ruínas do lugar é, segundo Augé, um mundo prometido “à passagem, ao provisório”. “Entre o automóvel, a escada rolante e a cabine, passa-se de um veículo técnico a outro, quase sem transição”... amanhã, “de um motor a outro, restarão apenas

¹³⁶ Marc Augé, *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade* (Campinas, Papirus, 2012), p. 34. Em *L'université du désastre*, publicado em 2007, Virilio cita outra obra de Augé, na qual ele reafirmaria que “nunca estivemos tão perto como hoje da possibilidade real, tecnológica da ubiquidade” e se pergunta: nós vamos conseguir manejar a imobilidade e ainda assim ser viajantes? Certamente não é à toa que a metáfora da viagem é frequentemente associada à atividade cibernética”. Contudo, “a comunicação é o oposto da viagem, já que a comunicação significa instantaneidade enquanto o viajante toma seu tempo, suas esperanças e lembranças” (Marc Augé, *Les ruines du temps*, Paris, Galilée, 2005 citado por Paul Virilio, *University of disaster*, Cambridge, Polity, 2010, p. 56-57 [*L'université du désastre*, Paris, Galilée, 2007]).

¹³⁷ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 124-125 e *Guerra pura* (cit.), p. 64.

¹³⁸ Augé, *Não lugares* (cit.), p. 36 e 51.

¹³⁹ Augé enumera as “vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias e os domicílios móveis considerados ‘meios de transporte’ (aviões, trens, ônibus), os aeroportos, as estações e as estações aeroespaciais, as grandes cadeias de hotéis, os parques de lazer, e as grandes superfícies da distribuição, (...) redes de cabo ou sem fio” (ibidem, p. 74-75).

grandes terrenos inabitados”, advertia Virilio, ao relatar o trajeto dentro do aeroporto de Roissy,¹⁴⁰ em termos que parecem se repetir na descrição de outra “máquina de embarque”, por acaso muito mais próxima:

Tudo se move no saguão do Aeroporto de Guarulhos – e também além dele, na pista. / Após planarem elegantemente por milhares de milhas, sobre oceanos e planícies, máquinas voadoras de 200 toneladas se chocam contra o solo a 300 km por hora (...). Quando finalmente param, são imediatamente conectadas não só a outras máquinas – caminhões de reabastecimento, esteiras para descarregamento de bagagens, guindastes para retirada do lixo e do esgoto –, mas também a todo o complexo do aeroporto, por meio de pontes pênseis metálicas pelas quais todo ano, apenas em Guarulhos, desembarcam 36 milhões de passageiros, quase todos já de olho em seus celulares, sempre com pressa de chegar a algum lugar.¹⁴¹

O amplo saguão de *check-in* mais novo terminal do Aeroporto Internacional de Guarulhos consiste em um grande vão em que se erguem telas e painéis de todos os tamanhos – das placas monumentais que anunciam cada “área” de serviços às numerosas telas sensíveis ao toque dos assim chamados “totens de autoatendimento” de cada companhia aérea. A presença de guichês, quiosques, portais e outras estruturas de estilos variados sob o teto do galpão de altíssimo pé direito dá ao interior do prédio um ar de estúdio cinematográfico: a arquitetura passa a servir como andaime para um cenário volátil de “informações ótico-eletrônicas” reproduzidas por várias telas ao mesmo tempo – vislumbra-se bem concretamente, ali, a paisagem de uma “urbanização televisual” ou, ainda, uma “videocidade”, tal como a anteviu Virilio, da qual também participam as telas portáteis dos telefones celulares.¹⁴²

À medida que “a teleoperação, economizando deslocamentos físicos, se mostra uma notável concorrente da energia do transporte”, o espaço urbano se converte em “uma grande *zona de telecomunicação avançada*”.¹⁴³ Por um lado, “a rua e a estrada (...) se transformam em *sets* de filmagem de um cinema permanente sob o olhar das câmeras das forças militares ou dos grandes repórteres-turistas da guerra civil mundial” em meio aos

¹⁴⁰ Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 129-130.

¹⁴¹ Tomás Chiaverini, “Cimento lama e poder” (em Ana Carolina Tonetti, Ligia V. Nobre, Gilberto Mariotti, Joana Barossi (ed.), *Contracondutas*, São Paulo, Editora da Cidade, 2017), p. 528.

¹⁴² Virilio, *O espaço crítico* (cit.), p. 81.

¹⁴³ Virilio, *A arte do motor* (cit.), p. 121 e “Pós-fácio” (1991) em *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 211.

simulacros e fachadas de grandes cenários urbanos.¹⁴⁴ Por outro, “a cidade deixa de ser um ‘teatro’ (ágora, fórum)” para se tornar uma sala de projeção, “onde a visibilidade suplanta toda territorialidade”: as telas fornecem “um último ‘horizonte de visibilidade’”, que “suplanta o horizonte geográfico”,¹⁴⁵ encerrando “populações inteiras de consumidores diante do vazio de um horizonte sem horizonte”.¹⁴⁶ (Alguém se lembra das fotografias de um deslumbrante nascer do sol projetado num dos imensos telões de LED da Praça Tiananmen, enquanto uma nuvem de poluição encobria Pequim?)¹⁴⁷ O “trajeto sem atraso das imagens e dos sons” se combina com a padronização cada vez maior dos movimentos do telespectador, reduzidos a um conjunto mínimo e previsível.¹⁴⁸ “Sob pena de repressão imediata”, seu “número de posturas permitidas é tão limitado como aquelas do soldado em manobras”; “sempre iluminado e visível”, ele “não encontra nenhum refúgio contra a investigação e não pode ficar sozinho em parte alguma”. Desaparecem, com isso, “os espaços intersticiais no tecido urbano”, os “lugares sem função, sem iluminação nem controle”.¹⁴⁹ O que resta do mundo será dominado por espaços integralmente funcionais, definidos por um *modo de usar*, “que se exprime”, como observa Augé, “de maneira prescritiva (‘pegar a fila da direita’), proibitiva (‘proibido fumar’) ou informativa (‘você está entrado no Beaujolais’)” e que, supõe “que os indivíduos só interajam com textos” – sejam estes ideogramas globalmente convencionados, ou instruções grafadas em duas, três ou mais línguas, invadidas por um “vocabulário de recepção universal” – cujos enunciadores mais ou menos explícitos são quase sempre instituições.¹⁵⁰

A “mediação não humana” estabelecida pela sinalização onipresente nos aeroportos, nas rodovias, nas estações de metrô é composta por interpelações que “visam simultânea e indiferentemente a cada um de nós” e fabricam, segundo Augé, o “homem médio” que, “esperando, obedece ao mesmo código que os outros, registra as mesmas mensagens, responde às mesmas solicitações”: o *usuário*.¹⁵¹ Repetido à exaustão por alto falantes e painéis em milhares de plataformas, vagões e salas de espera, o termo identifica o objeto do que Virílio descreveria, por sua vez, como um processo permanente de

¹⁴⁴ Virílio, *Guerra e cinema* (cit.), p. 162.

¹⁴⁵ Paul Virílio, *Un paysage d'événements* (Paris, Galilée, 1996), p. 100.

¹⁴⁶ Virílio, *A arte do motor* (cit.), p. 131 e *L'horizon négatif* (cit.), p. 262.

¹⁴⁷ Ver, por exemplo, Greg Allen, “Programming The Tiananmen Big Screens” (*greg.org*, 18 jan. 2014, disponível em: <https://greg.org/archive/2014/01/18/programming-the-tiananmen-big-screens.html>).

¹⁴⁸ Paul Virílio, *Un paysage d'événements* (cit.), p. 100 e 150.

¹⁴⁹ Virílio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 127.

¹⁵⁰ Augé, *Não lugares* (cit.), p. 89.

¹⁵¹ Augé, *Não lugares* (cit.), p. 92.

“desqualificação”, “domesticação” e “normalização” pela “violência imanente” dos espaços logísticos.¹⁵² “O usuário”, escreve Lefebvre, “faz espontaneamente a abstração de si, da sua presença, de seu ‘vivido’ e de seu corpo” no “espaço abstrato” que emerge das relações de produção capitalistas, um espaço instrumental, homogeneizante, formal e quantificado como o tempo do trabalho abstrato. “Por que eles suportam sem vastas revoltas as manipulações que lhes custam seus espaços, suas vidas”, em silêncio?”¹⁵³ Presos às engrenagens do espaço abstrato, os corpos vivos dos usuários seriam, assim, corpos evacuados, transferidos, transportados para fora de si, em termos que se aproximam da caracterização dos “corpos proletários” na obra de Virilio: “corpos técnicos” sem alma ou “objetos das técnicas”, “esses corpos são *veículos metabólicos* (...) colocados em movimento por almas razoáveis, almas de engenheiro encarregadas de definir suas atitudes, seus gestos”, almas que “são antes de mais nada inteligências, também elas em trânsito, que ocupam abusivamente ‘o assento do motorista’”.¹⁵⁴ (Qualquer semelhança com a imagem do “inócuo cidadão das democracias pós-industriais” traçada por Agamben – aquele que “executa pontualmente tudo que lhe é dito e deixa que os seus gestos cotidianos, como sua saúde, os seus divertimentos, as suas ocupações, a sua alimentação e os seus desejos sejam comandados e controlados por dispositivos até nos mínimos detalhes”, e que, “talvez por isso mesmo”, “é considerado pelo poder como um terrorista virtual” – não há de ser mera coincidência.)¹⁵⁵ Mas voltemos a Augé: diante das mensagens impessoais das telas numa sala de espera ou imerso no fluxo dos corredores anódinos e movimentados dos não lugares, o usuário

¹⁵² Ver Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 192-193 e *L’horizon négatif* (cit.), p. 62 e 81.

¹⁵³ Henri Lefebvre, *A produção do espaço* (trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins, mimeo, fev. 2006, disponível em: https://gpect.files.wordpress.com/2014/06/henri_lefebvre-a-producao-do-espaço.pdf). Em *Energia e equidade*, Ivan Illich também escreve: “a indústria de transporte molda uma nova espécie de seres humanos: os usuários”, em quem a “percepção da relação do espaço com o tempo foi objeto de uma distorção industrial”. “O motor mediatiza sua relação com o meio ambiente e logo o aliena de tal maneira que passa a depender do motor para definir seu poder político” (Ivan Illich, “Energia e equidade” em Ned Ludd [org.], *Apocalipse motorizado*, São Paulo, Conrad, 2005, p. 47-49).

¹⁵⁴ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 89-92. Para Virilio, o progresso técnico tomou os corpos e a própria sociedade de assalto. “A técnica: um automóvel no verdadeiro sentido do termo. Alguma coisa que se move não só sem cavalo, mas também sem o auxílio do homem. O motorista deu a partida e o carro o esmagou. Agora continua sem ele”, escreveu Karl Kraus (*Os últimos dias da humanidade*, São Paulo, Antígona, 2003), lembrado por Laymert Garcia dos Santos para comentar como “levado, como nós, pelo movimento da máquina-de-guerra, Virilio examina o veículo, aguça a sensibilidade e registra, num livro de bordo, os efeitos excessivos que a velocidade produz nos corpos, na visão, na natureza, nas sociedades” (Prefácio em Virilio, *Guerra pura*, cit.). Sua inusitada descrição da “mecânica dos corpos do proletário/soldado” ecoa outra noção que, com alguma liberdade, também poderia ser traduzida por “veículo”: a de *Träger*, que Marx utiliza para caracterizar a condição dos agentes do processo produtivo sob o capitalismo – suportes de relações sociais coisificadas, meros portadores do movimento automático do capital (ver **Karl Marx, *O capital, livro I*, São Paulo, Boitempo, 2013, cap. 2, p. 160**).

¹⁵⁵ Giorgio Agamben, “O que é um dispositivo?” (em *O que é o contemporâneo? e outros ensaios*, Chapeco, Argos, 2009), p. 50.

experimenta a desidentificação de quem se “enquadrou” e não precisa “aguardar a sequência dos acontecimentos”.¹⁵⁶ Ele “reencontra sua identidade” apenas no próximo *checkpoint* – nas catracas, no pedágio, no caixa, na guarita policial ou em qualquer outro dispositivo de controle de acesso¹⁵⁷ –, onde “é sempre obrigado a provar sua inocência”, afinal, “nada se assemelha melhor ao terrorista do que o homem comum”.¹⁵⁸

A suspensão da identidade do usuário acompanha, para Augé, a suspensão dos não lugares no tempo e no espaço que os circunscrevem. A rodovia “evita, por necessidade funcional, todos os lugares memoráveis” e a velocidade excessiva impede o olhar de decifrar a paisagem, substituída por painéis informativos que assinalam pontos turísticos – lugares confinados à esfera do exótico, do folclórico, do curioso –, dispensando o passageiro de parar ou mesmo de enxergar alguma coisa.¹⁵⁹ A hiperproximidade espacial que se estabelece por meio do aniquilamento das distâncias pela velocidade contrasta com o alheamento que tais estruturas mantêm em relação a seu entorno imediato (ou melhor, frequentemente mediado por cercas, muros e guaritas). Estudando os condomínios fechados que se proliferaram em São Paulo a partir do final da década de 1970, Teresa Caldeira percebeu que se tratava da “versão residencial de uma categoria mais ampla de novos empreendimentos urbanos”, que ela chamou de “enclaves fortificados”. Em “conjuntos de escritórios, shopping centers”, condomínios e, cada vez mais, também em “escolas, hospitais, centros de lazer e parques temáticos” tudo indica que ela se deparou, por outro ângulo, com não lugares tais como os descreve Augé. “Fisicamente demarcados e isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos”, “controlados por guardas armados e sistemas de segurança”, “voltados para o interior e não em direção à rua”, escreve a autora, “eles são espaços autônomos, independentes do seu entorno, que podem ser situados praticamente em qualquer lugar. Em outras palavras, (...) eles pertencem não aos seus arredores imediatos, mas a redes invisíveis”.¹⁶⁰ O que os conecta entre si é uma imensa rede de estruturas de circulação, um “emaranhado inextricável de sistemas de diferentes meios de comunicação” sob o qual desaparece o relevo geográfico. Ao exigir a nivelação do solo, a abertura de canais,

¹⁵⁶ Augé, *Não lugares* (cit.), p. 94.

¹⁵⁷ Descobri recentemente que “controlador de acesso” designa, hoje, uma profissão, ou melhor, um serviço oferecido por diversas prestadoras a condomínios, corporações e órgãos públicos. Ver, por exemplo: “Saiba quais são as atribuições do Controlador de Acesso” (*Poliservice*, disponível em: <http://www.poliserviceservicos.com.br/saiba-quais-sao-as-atribuicoes-do-controlador-de-acesso/>).

¹⁵⁸ Giorgio Agamben, “O que é um dispositivo?” (cit.), p. 50.

¹⁵⁹ Augé, *Não lugares* (cit.), p. 90.

¹⁶⁰ Teresa Caldeira, *Cidade de muros* (São Paulo, Ed. 34, 2000).

a devastação da mata, a construção de pontes, a perfuração de túneis, a extensão de cabos, a edificação de torres e antenas, que conformam o espaço à “abstração geométrica” da aceleração, “*a deslocalização ocupa mais território que a localização*” – e o faz “de forma totalitária”.¹⁶¹ Virilio não poderia deixar de notar que o chamado “terraplanismo” não passa de uma expressão hiperbólica deste mesmo desprezo pelo relevo, que termina por desprezar até mesmo a curvatura do planeta.¹⁶² De certa forma, “o progresso das comunicações” tornou a Terra “completamente plana, como uma *plataforma logística multimodal!*”¹⁶³ Diante da negação do espaço e do tempo pela velocidade, aquele “negacionismo geográfico” ganha uma dimensão prática e concreta – assim como o negacionismo histórico, ainda mais quando consideramos que o espaço que se apaga sob a espessura das vias de circulação é ele mesmo “a trama da história” dos povos.¹⁶⁴

A passagem do tempo tampouco se inscreve no espaço dos não lugares; ali, é inadmissível que se acumulem memórias – a não ser na qualidade de acontecimentos museificados, curiosidades expostas numa linha do tempo comemorativa ou dentro de uma vitrine. “Eles se vivem no presente”, mais especificamente, nesse “presente do percurso” que se pode acompanhar pela tela do GPS, um “presente perpétuo” marcado pela urgência, “à maneira de um *imenso parêntese*” em que o tempo se vê simultaneamente suspenso e acelerado.¹⁶⁵ “Como os não lugares se percorrem, eles se medem em unidades de tempo” – o destino de uma “ponte aérea” a centenas de quilômetros pode estar mais próximo do que um bairro do outro lado da cidade, desprovido de vias expressas ou assolado pelo congestionamento da hora do *rush*. “O aeroporto acaba se tornando um universo paralelo para quem trabalha lá”, conta uma funcionária. “É como se, quando você entra no aeroporto, você não estivesse mais em Guarulhos, mas também não estivesse em nenhuma cidade do mundo, e ao mesmo tempo estivesse em todas”.¹⁶⁶ É nesse sentido que, para Virilio, ele “tornou-se a nova cidade”: o aeroporto é a imagem de um deslocamento da cidade para o tempo e da conversão dos cidadãos em “passageiros em trânsito” perpétuo.¹⁶⁷ “Tudo se passa como se o espaço fosse retomado pelo tempo”, escreve Augé, “os itinerários não funcionam sem horários,

¹⁶¹ Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 49 e *Défense populaire et luttes écologiques* (cit.), p. 87.

¹⁶² Virilio, *Ville panique* (cit.), p. 27-29.

¹⁶³ Paul Virilio, *Le grand accélérateur* (Paris, Galilée, 2010), p. 23.

¹⁶⁴ Virilio, *The university of disaster* (cit.), p. 63 e *Ville panique* (cit.), p. 27.

¹⁶⁵ Augé, *Não lugares* (cit.), p. 96 e 102.

¹⁶⁶ Coletivo 308, *Depoimento de Daisy Coelho* (Projeto Labor / Contracondutas, 2017, disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=E1AeYiaxHbM>).

¹⁶⁷ Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 66.

sem quadros de chegada ou de partida” exibidos nas telas em tempo real.¹⁶⁸ Encruzilhada sem estrada, a pista de pouso representa apenas o suporte da intersecção infinita de “viabilidades do tempo” ou velocidades. (Não custa notar que desde Jomini a logística se define pelas posições no tempo, ou “*the time-related positioning of resources*”:¹⁶⁹ na organização dos movimentos de um exército, ele recomenda prezar acima de tudo pela pontualidade, indicando aos comandantes “o ponto e o objetivo que devem ser atingidos, a rota que deve ser seguida e a hora a que se espera que eles estejam em posição”.)¹⁷⁰ Vivemos, enfim, para Virilio, a era do ocaso das separações radicais que organizavam a sociedade, substituídas pela “passagem obrigatória”, pelo “trânsito de uma atividade constante” e “de trocas incessantes” que pulsam nos dutos da modernidade desde seus primórdios; deixamos, assim, de habitar o estacionamento – as “cidades como grandes áreas de estacionamento para populações” – para habitar o tempo de deslocamento.¹⁷¹ A “forma urbana” transforma-se, por fim, na “*programação de um ‘horário’*”, uma “*planificação do tempo*” que representa a atividade essencial da *logística*, enfim livre do atrito do terreno, reduzido a puro espaço de transferência, espaço logístico global de uma *metacidade* que não se localiza em parte alguma, mas está presente em todo lugar.¹⁷² Ela é a capital de uma “sociedade de passagem”, “concentrada no vetor de transporte”, ou melhor, confinada na inércia do movimento total.¹⁷³

O território “não subiste mais do que como periferia da errância acelerada”; “o lugar geográfico não é mais a sede da experiência humana”, mas um ponto na trajetória sem destino dos passageiros em trânsito. “Por algum tempo”, esses pontos “ainda constituem os bairros de um último cadastro”, mas essa referência relativa ao espaço da “última cidade” está cada vez mais ameaçada pela aceleração.¹⁷⁴ No presente sem referências do *tempo real*, o movimento já não se dá num espaço físico que possibilite medi-lo a partir da distância percorrida, mas no espaço da *relatividade*, onde só pode ser indexado em relação aos outros vetores, simultâneos a ele no tempo. Nesse “espaço-velocidade”, tal como o descreve Virilio, o colapso da distância coloca tudo em relação, “a aceleração e a desaceleração (ou seja, o movimento do movimento) são as únicas

¹⁶⁸ Augé, *Não lugares* (cit.), p. 95-96.

¹⁶⁹ Na definição do *Chartered Institute of Logistics and Transport* (www.ciltuk.org.uk).

¹⁷⁰ Jomini, *Precis de l'art de la guerre*, (cit.), p. 163.

¹⁷¹ Virilio, *O espaço crítico* (cit.), p. 13 e Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 63.

¹⁷² Virilio, *O espaço crítico* (cit.), p. 11 e 75, grifos meus, e Paul Virilio, *A bomba informática* (São Paulo, Estação Liberdade, 1999), p. 115 (*La bombe informatique*, Paris, Galilée, 1998).

¹⁷³ Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 66-68.

¹⁷⁴ Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 94-95. Ver também *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 192-193.

dimensões verdadeiras” e as grandezas são medidas em “mudanças de velocidade”.¹⁷⁵ Nestas condições, dominar consiste, segundo outro estudioso da aceleração, sobretudo na “capacidade (...) de destituir os que estão do lado dominado de sua capacidade de parar, ou de limitar seus movimentos ou ainda torná-los mais lentos”.¹⁷⁶ As velocidades – da produção, da circulação, da realização, da destruição – aumentam vertiginosamente para o valor, bem como para uma “elite cinética” que circula em um circuito fechado (e blindado) de escritórios, cúpulas, hotéis e jatinhos – além, é claro, dos *spas* e *resorts* onde ela consome o luxo da lentidão.¹⁷⁷ Enquanto isso, é preciso gerir a massa pobre, ou melhor, *pacificá-la*, controlando seu movimento para que, ao contrário da elite, ninguém ali possa se mover quando quiser, e todos sigam se sujeitando aos comandos da acumulação. “A cidade” – enfatiza Paulo Arantes – “enquanto ‘máquina de mobilidade’ é um aparato dualizador por excelência, condenando os retardatários (...) ao sofrimento de um verdadeiro *êxodo*, impulsionados pela força coercitiva da mobilidade dos ganhadores”.¹⁷⁸

*

Quem escuta o anúncio de boas-vindas da tripulação enquanto tenta ver alguma coisa pela janela da aeronave não imagina que aterrissa sobre um brejo aterrado, onde as crianças da região caçavam girinos e brincavam com taboas;¹⁷⁹ dificilmente repara nas duas penitenciárias e nos dois centros de detenção provisória de Guarulhos que se erguem à beira da rodovia que o leva para a capital; tampouco nota a Vila das Malvinas, favela em expansão às margens do aeroporto:

A cerca de 500 metros do moderno Terminal 3, na viela estreita de terra esburacada que recebe o nome de rua Nossa Senhora Aparecida, ninguém parece ter pressa. Essa parte do bairro Vila das Malvinas é um grande aterro sobre um charco pontuado de pequenas lagoas onde, nos idos de 1980, o povo costumava pescar para comer. A outra porção do bairro, ao norte, antigamente era mais elevada, mas boa parte da terra que ficava ali foi retirada e usada para aterrar o pântano sobre o qual se assentou o maior aeroporto da América Latina.¹⁸⁰

¹⁷⁵ Virilio, *O espaço crítico* (cit.), p. 96 e Virilio, *Guerra pura* (cit.), p. 63.

¹⁷⁶ Zygmunt Bauman, *Modernidade Líquida* (Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2001), p. 139.

¹⁷⁷ Ver P. Arantes, “Zonas de espera” em *O novo tempo do mundo* (cit.), p. 155-6.

¹⁷⁸ P. Arantes, “Zonas de espera” (cit.), p. 154.

¹⁷⁹ Coletivo 308, *Depoimento de Mad Rodrigues* (Projeto Labor / Contracondutas, 2017, disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=NvigNcvYn80>).

¹⁸⁰ Tomás Chiaverini, “Cimento, lama e poder” (cit.), p. 529.

Nessa “ocupação provisória”, em permanente construção, sobre a área onde já se planejou abrir uma terceira pista para o aeroporto, desponta um não lugar de outra natureza, uma espécie de avesso do aeroporto, onde também se entrecruzam variados fluxos – um bairro “ocupado como lugar de passagem, e não de destino”¹⁸¹, por uma população em deslocamento. Como registra Tomás Chiaverini, alguns dos primeiros a chegarem ali – muitos vindos do nordeste do país – trabalharam nas obras durante a década de 1980 e, depois, fizeram de tudo um pouco nos terminais.¹⁸² Décadas mais tarde, em meados de 2013, seria encontrada na Vila das Malvinas e outros bairros do entorno mais de uma centena de trabalhadores migrantes em “situação análoga à escravidão”, amontoados em casas e barracos sem mobília alguma, endividados e sem mantimentos, numa espécie de estoque de força de trabalho para o canteiro de obras do Terminal 3, destinado exclusivamente a voos internacionais.¹⁸³ Ao constatar a oferta insuficiente de trabalhadores na região, a construtora acionou toda uma cadeia logística para mobilizar e concentrar um pequeno exército, de prontidão, – um estoque de vidas mantidas literalmente *em suspenso*, à disposição empresa – com objetivo de assegurar um abastecimento ininterrupto de mão de obra e não comprometer o fluxo de trabalho: carros de som circulavam nas ruas de cidades como Petrolândia, em Pernambuco, anunciando a “oportunidade de emprego” em São Paulo; ônibus clandestinos cobravam dos interessados para atravessar o país e despejá-los na obra do aeroporto, onde se realizava um exame médico e se recebia a instrução de esperar o contato da empresa; finalmente, uma série de casas e barracos vazios foi alugada na região – espaços onde transcorreriam dias angustiantes, em condições sanitárias precárias, sem colchões e cobertas, com pouco ou nada o que comer. A longa viagem de ônibus, o exame médico, a espera nos alojamentos são todos elos de um trânsito que se engata nos fluxos globais do aeroporto e de sua construção, numa continuidade apenas aparentemente truncada, como a própria ligação entre a Vila das Malvinas e o aeroporto.¹⁸⁴ “Todo mundo que vive no bairro

¹⁸¹ Expressão de Cibele Rizek, em sua descrição de Cidade Tiradentes, “bairro dormitório” na franja leste da periferia paulistana, para onde se fez “o deslocamento compulsório de populações atingidas por obras públicas” (Cibele Rizek, “Verde, amarelo azul e branco” em F. Oliveira, R. Braga e C. Rizek [orgs.], *Hegemonia às avessas*, São Paulo, Boitempo, 2010, p. 220-222).

¹⁸² Tomás Chiaverini, “Cimento, lama e poder”, cit., p. 529-530.

¹⁸³ Ver também o documentário de Thomaz Pedro e Marques Casara (dir.), *Terminal 3* (Brasil, 2017).

¹⁸⁴ Sobre continuidades como essas e tantas outras, “nas fronteiras do legal e do ilegal”, ver o trabalho de Vera Telles, (*A cidade nas fronteiras do legal e do ilegal*, Belo Horizonte, Argvmentvm, 2010) e a resenha de Gabriel Feltran (Cidade de fluxos: notas sobre um pensamento de fronteira, *Dilemas*, vol. 4, n. 3, Jul./Ago/Set. 2011).

trabalha, trabalhou ou tem algum parente que trabalha na limpeza, na segurança, na manutenção dos terminais”,¹⁸⁵ contudo, a ponte que o conectava ao aeroporto foi interdita para o tráfego de veículos há alguns anos pela concessionária que administra o complexo – desde então, apenas o fluxo de pedestres é permitido, apesar de protestos dos moradores.¹⁸⁶ A concessionária do aeroporto “reforça que a ponte foi interdita para manter a segurança e a integridade de todos os usuários”, lê-se em uma reportagem;¹⁸⁷ segundo a Polícia Rodoviária Federal, o acesso fornecia uma rota de fuga para assaltos – ou atentados – e foi convertido em “rota de emergência” para o caso de acidentes aéreos: é preciso restringir o trânsito para dar passagem a outros deslocamentos, emergenciais, e ampliar o controle sobre a circulação. Qual uma verdadeira fortaleza, o entorno do aeroporto é um labirinto de muros, cercas, portões, cancelas, interdições, pontos de controle, postos de guarda, patrulhas, passagens, rios, canais, pontes, passarelas, viadutos – um conjunto de mecanismos que condicionam a circulação ao reter ou facilitar as trajetórias, desacelerar ou intensificar os fluxos.¹⁸⁸

Em seu manifesto contra a “armadilha da aceleração” – uma denúncia da “contradição (...) entre a liberdade da pessoa e a mecanização da rota” – Ivan Illich chama atenção para a “emergência de um espaço/tempo” próprio das elites, que “se diferencia do espaço/tempo no qual vivem as massas”: “os ricos são aqueles que podem se mover mais, ir aonde quiserem, permanecer onde desejarem e obter esses serviços em troca de uma fração muito pequena de seu tempo vital. Os pobres são aqueles que gastam muito tempo para que o sistema de transporte funcione para os ricos do país”.¹⁸⁹ Particularmente nítida no aeroporto, tal dinâmica também aparece no trânsito de uma cidade como São Paulo, que pode ser compreendido, nas palavras de Ludmila Abilio,¹⁹⁰ “como uma espécie

¹⁸⁵ Tomas Chiaverini, “Cimento, lama e poder” (cit.), p. 529.

¹⁸⁶ Ver Coletivo 308, *Depoimento Bruno* (versão 1) (Projeto Labor / Contracondutas, 2017, disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=KsnNC0hy8lQ>).

¹⁸⁷ “Ponte próxima ao Aeroporto de Guarulhos que liga rodovias seguirá fechada” (*GI*, 5 set. 2018, disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/09/05/ponte-proxima-ao-aeroporto-de-guarulhos-que-liga-rodovias-seguira-fechada.ghtml>) e “PRF descarta reabertura da ponte do rio Baquirivu” (*Guarulhos hoje*, 4 set. 2018, disponível em: <https://www.guarulhoshoje.com.br/2018/09/04/prf-descarta-reabertura-da-ponte-do-rio-baquirivu/>),

¹⁸⁸ Os portões que dão acesso à pista de pouso contam inclusive com “dilaceradores de pneus” retráteis, como eu e alguns grupos de alunos pudemos constatar em trabalho de campo nos arredores do aeroporto.

¹⁸⁹ Ivan Illich, “Energia e equidade” (cit.), p. 49-53. Em *L'insecurité du territoire*, Virilio afirma que “Ivan Illich propõe a instauração de uma ‘justiça da circulação’”, acreditando que “o limite, a regra, é a salvação” quando, ao contrário, “a lei é um instrumento do mesmo estatuto que o telefone ou a eletricidade”, ou seja, uma técnica de controle, de aceleração e desaceleração. “Os excessos da velocidade e seus riscos justificam e legitimam um vigoroso adestramento, que no essencial passará despercebido ou será saudado como um signo de progresso e até mesmo, às vezes, paradoxalmente, de liberdade!” (Virilio, *L'insecurité du territoire*, cit., p. 203-204.)

¹⁹⁰ Ludmila Costhek Abilio, *Segurando com as dez* (Relatório de pós-doutorado, FEA-USP, 2015), p. 19.

de materialização da desigualdade social, das injustiças e das tensões sociais”:

Quando o motoqueiro chuta o espelho da SUV que tenta desesperadamente mudar de faixa, quando o motorista trafega pela faixa de ônibus destinada aos veículos que carregam setenta e não apenas dois, quando o trabalhador assiste em pé por tantas horas o espetáculo da luta pela velocidade, sabendo que esse direito não é para ele, o que está em jogo é quem pode e quem não pode se movimentar e a que custo.¹⁹¹

A estrutura espaço-temporal da metrópole paulistana obriga os pobres – expulsos para periferias cada vez mais longínquas e relegados ao nível mais baixo de toda uma hierarquia de diferentes circuitos de velocidade – a vencer, em sua mobilização forçada e diária, esperas, distâncias e barreiras muito maiores do que os obstáculos com que se deparam, ao deslocar-se, os residentes dentro dos muros do chamado centro expandido da cidade (ou de alguma outra comunidade murada à beira de vias expressas) e devidamente protegidos em seus veículos individuais. O sistema de transportes permite comprimir, compartimentar, acelerar e direcionar “a força de trabalho das populações em peregrinação perpétua”¹⁹² de acordo com as necessidades dos fluxos do capital, engajando a massa móvel dos ônibus e dos vagões num movimento que lhe é alheio – e do qual não lhe é permitido desengajar-se. “Segundo os especialistas da logística”, alerta Virilio, “quanto mais o movimento aumenta, mais o controle cresce”.¹⁹³

¹⁹¹ Ibidem, p. 19.

¹⁹² Paulo Arantes, “Zonas de espera” (cit.), p. 163.

¹⁹³ Virilio, Paul. *A velocidade de libertação* (Lisboa: Relógio D’Água, 2000), p. 168 (*La vitesse de libération*, Paris, Galilée, 1995).

O pedreiro que espera pacientemente na plataforma – pelo nascer do sol, pelo aumento eternamente prometido, pelo trem que já vem – na música de Chico Buarque¹⁹⁴ fornece uma imagem da vida urbana no avesso da industrialização brasileira: a “esperança aflita” de “quem não tem vintém” e carece de esperar pelo trem a cada madrugada na estação de alguma periferia distante, esperando o dia em que não será preciso esperar mais. Em 1975, um jornal registrava o caso de “um operário da construção de uma obra em Copacabana que acorda às 2h da manhã para chegar ao trabalho às 6h e, geralmente, fica em casa apenas o tempo de apanhar a marmita e sair de novo”.¹⁹⁵ “Preciso acordar às 4h se não quiser chegar atrasada. Infelizmente, dependendo do trem porque o ônibus é muito caro (...) e a gente ganha tão pouco (...). Ultimamente tenho chegado em casa já sem hora pra dormir, pois salto na estação por volta de 1h, pego um ônibus e ainda de andar por uma estrada de terra, sem luz, e depois fazer a comida das crianças”, relatava uma diarista na mesma reportagem. “Eu habito o ônibus” – ou “o trem suburbano” –, eles poderiam afirmar, exatamente nos mesmos termos em que Virílio imagina o destino errante da população urbana.¹⁹⁶

As inexplicáveis horas perdidas em trânsito por aqueles trabalhadores escondem um velho conhecido fenômeno, descrito por uma tradição do pensamento social brasileiro que enxergou nas nossas características não tipicamente capitalistas – ao afastar-se das ortodoxias econômicas à esquerda e à direita – os traços de uma formação singular, estrutural e histórica do capitalismo, e não um elo atrasado na cadeia do progresso.¹⁹⁷

¹⁹⁴ Chico Buarque, “Pedro pedreiro” (*Chico Buarque de Hollanda vol. 1*, RGE, 1966).

¹⁹⁵ *Jornal do Brasil*, 27 jul. 1975 citado por José Álvaro Moisés e Verena Martinez-Alier, “A revolta dos suburbanos ou Patrão, o trem atrasou” em José Álvaro Moisés (org.), *Contradições Urbanas e Movimentos Sociais* (Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977), p. 44.

¹⁹⁶ Virílio, *L’horizon négatif* (cit.), 122-123. No coração carvoeiro da Inglaterra dos anos 1930, a flagrante sobrejornada dos mineiros no aperto de um outro trem já chamara a atenção de George Orwell: “(...) falamos desse negócio terrível de ter que andar abaixado no trajeto de ida e volta, o que para uma pessoa normal já é uma tarefa duríssima, e, no entanto ele não é considerado parte do trabalho do mineiro, em absoluto (...). O mineiro vai e vem dessa maneira, e entre a ida e volta há sete horas e meia de trabalho bruto, feroz (...). O turno de trabalho de um mineiro, de sete horas e meia, não parece muito longo, mas é preciso acrescentar pelo menos uma hora para o trajeto subterrâneo – com frequência duas horas e às vezes até três. É claro que o trajeto não é, tecnicamente, trabalho, e o mineiro não é pago pelo tempo assim gasto; mas é como se fosse um trabalho.” (George Orwell, *A caminho de Wigan Pier*, citado por Daniel Guimarães Tertschitsch, “Deslocamento é lugar”, *Urbânia*, n. 4, São Paulo, Pressa, 2010.)

¹⁹⁷ Ver, por exemplo, o balanço feito por Francisco de Oliveira da obra de Celso Furtado, que ressalta sua importância fundadora (“A navegação venturosa” em Francisco de Oliveira, *A navegação venturosa*:

Invertendo nosso ângulo de visão sobre o mundo e sobre nós mesmos, tal perspectiva tornaria possível evidenciar como o desenvolvimento capitalista no Brasil produziu e reproduziu a precariedade e a violência, supostas marcas do nosso atraso que desde sempre constituíram o avesso da modernidade e do progresso da civilização ocidental. A transferência de custos de reprodução da força de trabalho para o trabalhador, por meio de mecanismos que intensificavam a exploração do trabalho ao mesmo tempo em que a obscureciam, aparece então como um elemento constitutivo do “modelo brasileiro” de acumulação tanto no meio rural como no meio urbano.¹⁹⁸ Francisco de Oliveira localizaria esse tipo de sobretrabalho nas bases da expansão urbano-industrial do país, de maneira a compensar a “ausência de acumulação capitalista prévia”, expondo como a reposição de relações aparentemente arcaicas foi essencial para garantir as condições do crescimento industrial sem precedentes vivido pelo país da década de 1930 até os últimos anos do período militar.¹⁹⁹ Assim, a precariedade do setor serviços urbanos – em que se incluem os transportes²⁰⁰ – era extremamente funcional para atender, com “baixíssimos coeficientes de capitalização”, às demandas da própria expansão industrial; e a prática de autoconstrução da habitação nas periferias contribuía para rebaixar o custo de reprodução da força de trabalho para o capital e deprimir os salários, maximizando o excedente.²⁰¹

Como observa Dokonal, ao investigar os conflitos entorno do transporte, “do ponto de vista do trabalhador, o tempo perdido no deslocamento para o trabalho é já um tempo de trabalho”: “ele não perderia esse tempo se não fosse trabalhar” e, “além do mais, esse tempo perdido implica desgaste físico e mental”.²⁰² Ao postular que “ir para um lugar já é, objetivamente, um lugar em si” – o caminho já é o destino –, Daniel Guimarães sugere que, de certa forma, o deslocamento para o trabalho “já é trabalho”.²⁰³ Na síntese de Paulo Arantes, “como para a imensa maioria da população da cidade a vida gira em torno de dois eixos, um diurno, o trabalho, e outro noturno, a formação para o trabalho, numa palavra, apenas ir e voltar dos locais do trabalho e do estudo, ‘o deslocamento já é trabalho’ e, por isso mesmo, um lugar que de algum modo já principiou o uso, ou o abuso,

ensaios sobre Celso Furtado, São Paulo, Boitempo, 2003).

¹⁹⁸ Ver José de Souza Martins, *O cativo da terra* (São Paulo, Hucitec, 1998), p. 89, e também Francisco de Oliveira, “Elegia para uma re(li)gião” (em *Noiva da revolução; Elegia para uma re(li)gião*, São Paulo, Boitempo, 2008).

¹⁹⁹ F. Oliveira, “Crítica à Razão Dualista” (em *Crítica à razão dualista; O ornitorrinco*, cit.), p. 56-7.

²⁰⁰ Ver F. Oliveira, “Crítica à Razão Dualista” (cit.), p. 58, nota 20.

²⁰¹ Ver Francisco de Oliveira, “O vício da virtude: autoconstrução e acumulação capitalista no Brasil” (*Novos Estudos*, Cebrap, n. 74, mar. 2006), p. 68-9 e “Crítica à razão dualista” (cit.), p. 42-44, 56-59 e 84.

²⁰² Dokonal, “A economia das lutas do transporte” (*Passa Palavra*, 2014, disponível em <http://passapalavra.info/2014/05/95372>).

²⁰³ Daniel Guimarães Tertschitsch, “Deslocamento é lugar” (cit.).

de um tempo gasto e não pago”.²⁰⁴ Virilio também nota que, na França, “a segurança social e a segurança civil (...) contabilizam em um mesmo item o acidente de trabalho e o acidente de trânsito”.²⁰⁵

Momento central da “transformação do produto *em mercadoria*” – afinal, como aponta Marx nos *Grundrisse*,²⁰⁶ o produto “só é *mercadoria* no mercado” –, o momento do transporte será igualmente essencial para a produção da força de trabalho, enquanto mercadoria disponível para a compra e o emprego no processo produtivo pelo capital. Diferentemente das demais, porém, pode-se dizer que a mercadoria que distingue o capitalismo toma parte na produção e na reprodução de si mesma,²⁰⁷ inclusive na produção de seu deslocamento. Em pé no aperto de um ônibus, correndo pelas escadas de uma estação de metrô para evitar as filas, acelerando sobre uma moto ou mesmo atrás do volante de um carro no trânsito caótico de São Paulo o “dispêndio de cérebro, nervos, músculos, sentidos” do trabalhador em seu transporte garante direta e individualmente as condições da sua própria reprodução como produtor de trabalho excedente dia após dia. E toma parte, à medida que o sistema de deslocamentos contribui para a produção e reprodução do espaço urbano, reiterando suas estruturas de circulação do valor e de segregação socioespacial, na reposição das condições gerais de continuidade da reprodução ampliada do capital na cidade.

Como sublinham Vera Telles e Etienne Henry, “os transportes foram um dos principais vetores da urbanização das cidades brasileiras”.²⁰⁸ Símbolo de modernidade e civilização, os bondes elétricos que passaram a circular a partir da virada do século requeriam instalações caras e expandiam seus trilhos lentamente, numa rede que se revelaria estruturalmente insuficiente ao longo das décadas seguintes, à medida que a urbanização se acelerava.²⁰⁹ Cobrindo uma área reduzida, esses eixos logísticos

²⁰⁴ P. Arantes, “Depois de junho será a paz total” (cit.), p. 408.

²⁰⁵ Virilio, *El accidente original* (cit.), p. 134. No Brasil, os acidentes no trajeto de ida e volta do trabalho também são considerados acidentes de trabalho no que diz respeito aos direitos trabalhistas e à cobertura previdenciária dos empregados – pelo menos por enquanto, já que em 2019 a equiparação foi alvo de uma Medida Provisória, revogada poucos meses depois.

²⁰⁶ “Considerada do ponto de vista econômico, a condição espacial, o levar o produto ao mercado, faz parte do próprio processo de produção”, escreve Marx nos *Grundrisse* (São Paulo, Boitempo, 2011, p. 440-442). “Esse momento espacial (...) constitui uma condição necessária para sua circulação”.

²⁰⁷ Em parte de seu *Economia dos conflitos sociais* (São Paulo, Cortez, 1991), assim como nas conferências que compõem o artigo “A produção de si mesmo” (*Educação em revista*, Belo Horizonte, 9, jul. 1989), João Bernardo aborda as relações capitalistas de produção e reprodução da força de trabalho pela própria classe trabalhadora, mostrando como tais processos são internos e fundamentais ao capitalismo (e não exteriores, como os tratou boa parte do marxismo).

²⁰⁸ Vera da Silva Telles e Etienne Henry, “Serviços urbanos, cidade e cidadania” (em Vera Telles e Etienne Henry (org.), *Serviços urbanos, cidade e cidadania*, Rio de Janeiro, Lumen Juris, 2005), p. 17.

²⁰⁹ Ver André Henrique de Brito Veloso, *O ônibus, a cidade e a luta* (dissertação de mestrado em Geografia,

eletrificados – frequentemente articulados ao capital imobiliário²¹⁰ – promoveriam o adensamento do espaço urbano e a concentração da população pobre em favelas e cortiços no centro da cidade. Para Teresa Caldeira, foi “o lançamento de um sistema de ônibus, associado à progressiva abertura de novas avenidas”, a partir da década da década de 1920, que “possibilitou a expansão da cidade em direção à periferia”, modificando aquele “primeiro padrão de segregação”, e viabilizando, nas palavras de Etienne Henry, “processos legais e clandestinos de assentamento nas regiões mais distantes e fora do alcance dos demais serviços urbanos”.²¹¹ Operados sobretudo por empresas privadas, em redes saturadas e sempre insuficientes, os ônibus serão produto e condição da expansão rápida e violenta que deu origem às metrópoles brasileiras. Ao contrário dos bondes, os novos veículos exigiam pouco investimento prévio, diluído entre vários proprietários de pequenas frotas, que muitas vezes se limitavam a um veículo. As linhas podiam ser criadas ou estendidas literalmente da noite para o dia, bastando uma rua de terra – e não raro envolviam, assim como já ocorria com seus predecessores sobre trilhos, interesses imobiliários. Como resume, algumas décadas mais tarde, uma campanha publicitária do sindicato das empresas de transporte coletivo de Belo Horizonte:

Chegamos primeiro... e trouxemos conosco o progresso!

Quem chega primeiro às vilas e aos bairros nascentes são os ônibus dos Concessionários.

Chegam trazendo conforto, antes da água, da luz, do calçamento, mesmo em locais distantes (...).

Ganham os moradores, que podem ir e voltar do serviço. (...)

Ganham ainda os proprietários, com a imensa valorização dos lotes e das casas.

E ganha principalmente o povo, porque assim a cidade vai crescendo, sem pesar aos cofres públicos, sem custar mais impostos.²¹²

Em São Paulo, “estendendo-se pelas zonas semirrurais do sul e do leste, os bairros populares fizeram surgir as primeiras empresas de ônibus (e vice-versa), que

UFMG, 2015), p. 116.

²¹⁰ Ver, por exemplo, Etienne Henry e Silvana Zioni, “Ônibus na metrópole, articulações entre iniciativa privada e intervenção pública em São Paulo” (em Anísio Brasileiro e Etienne Henry (org.), *Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras*, São Paulo, Cultura Editores Associados, 1999), p. 128.

²¹¹ T. Caldeira, *Cidade de muros* (cit.), p. 217 e V. Telles e E. Henry, “Serviços urbanos, cidade e cidadania” (cit.), p. 17.

²¹² A campanha, de 1963, é um achado de André Veloso (Fundação João Pinheiro, *Omnibus: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte*, Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro – Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996 citado por A. Veloso, *O ônibus, a cidade e a luta*, cit., p. 125-126)

complementavam os bondes com os quais entrariam em concorrência no momento imediatamente posterior”.²¹³ Com a tarifa congelada desde o início do século, o sistema sobre trilhos deixa de ser interessante aos antigos investidores estrangeiros e é absorvido no final da década de 1940 por uma companhia estatal destinada a monopolizar a operação de ônibus e bondes na cidade. “Sem recursos para efetivar a renovação e a extensão das redes” – especialmente depois do quebra-quebra detonado por uma duplicação da tarifa decretada pelo governo municipal, socializando drasticamente o prejuízo herdado da concessionária anterior²¹⁴ – os serviços precários da empresa pública convivem cada vez mais com a “proliferação do transporte urbano por empresas privadas de ônibus e lotações, praticado com tarifas mais caras”, enquanto sistemas de alta capacidade permaneciam no papel. Nas décadas seguintes, “a evolução do transporte por ônibus mal acompanhou o crescimento da demanda oriunda da pressão populacional” e “a estratégia ferroviária urbana se reduziu à exploração dos trens de subúrbio, herdados de uma rede nacional em declínio”, e à implantação de redes de metrô reduzidas, “cujas operações tiveram início na época do endividamento externo”, avançando lentamente.²¹⁵

José Álvaro Moisés e Verena Martinez-Alier reconhecem aí uma contradição estruturante da urbanização brasileira, a qual formulam, influenciados pelas categorias empregadas por Castells em seu clássico sobre *A questão urbana*,²¹⁶ nos termos de uma oposição entre “as necessidades postas para a reprodução da força de trabalho – ou, por outras palavras, o consumo coletivo – e a política urbana de inversões privadas e públicas”, as quais historicamente priorizaram “serviços destinados a expandir a produção sobre os serviços destinados a atender às necessidades de subsistência da população”.²¹⁷ A crescente “demanda por serviços de infraestrutura (água, esgotos, asfaltamento de ruas, iluminação privada e pública etc.) e por um sistema de transportes coletivos mais rápido e eficiente”, continuam os autores, “não foi acompanhada de uma intervenção, por parte do Estado, destinada a atender às novas circunstâncias” de “complexificação da vida urbana, com a intensidade e a rapidez de sua concentração, altas taxas de densidade, circulação rápida de veículos, trânsito etc.”. Ao mesmo tempo em que

²¹³ Etienne Henry, “Regulação urbana e gestão dos transportes: modelos e impasses” em V. Telles e E. Henry (org.), *Serviços urbanos, cidade e cidadania* (cit.), p. 225-226.

²¹⁴ Sobre a revolta que destruiu um terço da frota de transporte público de São Paulo em 1947, ver José Álvaro Moisés “Protesto urbano e política: o quebra-quebra de 1947” (em J. A. Moisés e outros, *Cidade, povo e poder*, São Paulo, CEDEC / Paz e Terra, 1977).

²¹⁵ E. Henry, “Regulação urbana e gestão dos transportes” (cit.), p. 212 e E. Henry e S. Zioni, “Ônibus na metrópole” (cit.), p. 135 e 141.

²¹⁶ Manuel Castells, *A questão urbana* (São Paulo, Paz e Terra, 2000).

²¹⁷ J. A. Moisés e V. Martinez-Alier, “A revolta dos suburbanos ou Patrão, o trem atrasou” (cit.), p. 44.

criava novas exigências para a reprodução da força de trabalho, impondo um ritmo cada vez mais “rápido e violento de vida, indispensável para o funcionamento adequado das grandes metrópoles”, a expansão da economia capitalista urbana no Brasil não supria tais carências por meio de serviços de consumo coletivo, transferindo para os trabalhadores os custos e esforços necessários para supri-las minimamente. E não há dúvida de que o ônibus fez parte dessa receita, assim como na maior parte dos países latino-americanos, como mostram os extensos estudos de um grupo de pesquisadores reunidos no livro *Viação ilimitada*.²¹⁸ Altamente flexível, capaz de “buscar e levar pessoas seja onde for o cafundó em que estejam”, o transporte coletivo rodoviário surge como resposta muito mais imediata e funcional às crescentes necessidades de mobilidade do que os pesados investimentos necessários à construção de uma rede ferroviária robusta, que representava a solução clássica do planejamento urbano para a circulação da massa proletária na maior parte das grandes cidades dos países centrais.²¹⁹

É nesse sentido que Francisco de Oliveira compara a modernização brasileira com o famoso ovo de Colombo: quando observado do ponto de vista da reprodução ampliada do capital na cidade, o “milagre” que põe e repõe o ovo brasileiro “de pé” revela-se um mecanismo elementar, mas extremamente violento, de sobre-exploração da classe trabalhadora – que não hesita em quebrar-lhe a casca.²²⁰ Tal expediente – verdadeira galinha dos ovos de ouro – se explicita na imbricação entre os chamados “problemas urbanos” e a acumulação, ou seja, na configuração singular do espaço urbano historicamente produzido pela valorização capitalista nas cidades brasileiras (bem como nas especificidades da valorização que este espaço urbano engendra). O binômio industrialização-urbanização se desenvolveu de forma marcadamente desigual, embora intimamente combinada: enquanto “a acumulação industrial dispara”, a infraestrutura urbana “fica sempre retrasada”, numa contradição equacionada pela viração do extenso exército industrial de reserva que se forma na segunda metade do século XX.²²¹ A exploração se realiza duplamente na esfera da produção e da reprodução, cuja defasagem materializa a violência do nosso capitalismo periférico: cabe à própria força de trabalho tirar a diferença entre o patamar da produção e o nível da estrutura urbana,

²¹⁸ E. Henry e S. Zioni, “Ônibus na metrópole” (cit.), p. 165 e A. Brasileiro, E. Henry e outros, “Alcances do ônibus e limites da viação” em *Viação ilimitada* (cit.), p. 548.

²¹⁹ A. Brasileiro, E. Henry e outros, “Afirmção da viação de ônibus urbanos” em *Viação ilimitada* (cit.), p. 22-23.

²²⁰ Francisco de Oliveira, “Acumulação monopolista, Estado e Urbanização” em *Contradições Urbanas e Movimentos Sociais* (cit.).

²²¹ *Ibidem*, p. 71.

autoproduzindo-se por meio de soluções desgastantes, improvisadas e artesanais. A essa operação forçada de equacionamento, normalizada no dia a dia da cidade, Lúcio Kowarick chamou de *espoliação urbana*. Trata-se da “somatória de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivos que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência das classes trabalhadoras e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho”.²²² A transferência compulsória dos custos de reprodução rebaixa os gastos diretos e indiretos do capital com a mão de obra, ampliando o excedente e aprofundando a pauperização das massas, quer se tenha como medida da pobreza os termos dos rendimentos e o nível de consumo individual, quer se analise os componentes coletivos das suas condições de vida, tais como “transportes, saúde e saneamento, habitação (...) para não falar em outros componentes como educação, atividades culturais ou lazer”.²²³

Associada à especulação imobiliária – outro fator determinante para “configuração espacial extremamente segregada e rarefeita” que resultou da nossa urbanização acelerada –, a dinâmica de espoliação urbana engendra a *periferia como fórmula de reprodução da força de trabalho nas cidades*: multiplicam-se as “zonas dormitório”, distantes das concentrações de empregos, frequentemente clandestinas e carentes de infraestrutura básica.²²⁴ “Com a implantação de linhas de ônibus,” aponta Nádia Somekh, “a construção da casa própria em lotes periféricos, sem os serviços e equipamentos urbanos, passa a ser a solução predominante para atender à demanda crescente por moradia”.²²⁵ “Pouco ou nada atrativas para o capital”, escreve Ana Fani Alessandri Carlos, “as periferias vão se constituindo como áreas insalubres, onde os sujeitos se reduzem à sua condição de força de trabalho, dividindo o tempo entre trabalho/deslocamento e a autoconstrução da moradia”.²²⁶ Como registra um estudo de clássico sobre a urbanização de São Paulo, os primeiros moradores dos loteamentos periféricos “fazem o papel de pioneiros. Por muito tempo deslocam-se a pé” até a estrada principal, “transitada por ônibus”, que só chegarão até o novo bairro quando ele “contar

²²² Lúcio Kowarick, “O preço do progresso: crescimento econômico, pauperização e espoliação urbana” em José Álvaro Moisés [org.], *Cidade, povo, poder* (cit.), p. 34.

²²³ *Ibidem*, p. 34.

²²⁴ Ver Lúcio Kowarick, *A espoliação urbana* (Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979), p. 31.

²²⁵ Nádia Somekh, *A cidade vertical e o urbanismo modernizador* (São Paulo, Studio Nobel/EDUSP/FAPESP, 1997), p. 123 citada por E. Henry e S. Zioni, “Ônibus na metrópole” (cit.), p. 129.

²²⁶ Ana Fani Alessandri Carlos, “A tragédia urbana” em A. F. A. Carlos e outros, *A cidade como negócio*, (São Paulo, Contexto, 2015), p. 53.

com povoamento razoável, assegurando rentabilidade à linha” (??).²²⁷ Ao trabalho de autoconstrução da moradia e dos espaços públicos, soma-se a necessidade de reivindicar todo tipo de serviço essencial ao poder municipal e não raro esperar anos pela sua implantação. Num espaço urbano tão desigual, a criação ou a extensão de uma linha de ônibus, a pavimentação das ruas, bem como a instalação das redes de eletricidade, água e esgotos, ou a chegada da coleta de lixo consistiam em fatores de significativa valorização do solo, que empurra continuamente os mais pobres, incluindo muitos dos primeiros moradores desses bairros, para os limites da fronteira urbana. Justamente por serem escassos, investimentos estatais no espaço urbano promovem um incremento na renda diferencial da terra no seu entorno e se convertem, pois, em um instrumento central de apropriação rentista que atua diretamente na produção do espaço urbano: “um elemento poderoso que irá condicionar onde e de que forma as diversas classes sociais poderão se localizar” – bem como, podemos acrescentar, por onde e para onde poderão de locomover – “no âmbito de uma configuração espacial que assume, em todas as metrópoles brasileiras, configurações nitidamente segregadoras”.²²⁸ E como se trata de vantagens diferenciais, uma acessibilidade mais homogênea de todo o espaço urbano não interessa a quem especula com ele, numa dinâmica em que o solo da cidade atua muito mais como reserva de valor do que como fator de produção, na formulação recuperada por Pedro Arantes nos escritos de Gabriel Bolaffi.²²⁹ Os investimentos públicos passam a colaborar, assim, “para a ampliação dos ganhos rentistas e a privatização da riqueza socialmente produzida, enquanto transferem para a população as deseconomias provocadas pelo padrão ineficiente e patrimonialista de crescimento urbano”.²³⁰

“Geridos através de uma lógica calcada na rentabilidade”, enquanto instrumentos de “aceleração econômica”, os serviços “públicos” beneficiam não apenas a especulação imobiliária como canalizam recursos estatais para a indústria da construção pesada, por meio de gigantescas obras viárias e de saneamento.²³¹ Ao abrir grandes rodovias, túneis e trincheiras, erguer pontes e viadutos, o Estado beneficia a indústria automobilística e estimula o consumo privado de transporte, bem como investe na circulação geral de bens e mercadorias, às custas da imobilização – funcional em muitos sentidos – de amplas

²²⁷ Juergen Richard Langenbuch, *Estruturação da Grande São Paulo* (Rio de Janeiro, FIBGE, 1971).

²²⁸ Ana Fani Alessandri Carlos, “A tragédia urbana” (cit.), p. 57

²²⁹ Ver Gabriel Bolaffi, “Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema” em Ermínia Maricato (org.), *A produção da casa (e da cidade) no Brasil industrial* (Petrópolis, Vozes, 1979) e Pedro Fiori Arantes, “Em busca do urbano” (*Novos estudos*, São Paulo, Cebrap, n. 83, mar. 2009).

²³⁰ Pedro Arantes, “Em busca do urbano” (cit.), p. 124-125.

²³¹ J. A. Moisés e V. Martinez-Alier, “A revolta dos suburbanos ou Patrão, o trem atrasou” (cit.), p. 52

parcelas força de trabalho. No cerne da urbanização, está um processo descomunal de “privatização de ganhos e socialização das perdas” no qual, como resume Pedro Arantes na trilha de Bolaffi, “o que aparece como uma irracionalidade urbana e social flagrante (...) é, ao mesmo tempo, um mecanismo de acumulação e de concentração de renda sem paralelos, ‘irmão siamês do crescimento da indústria automobilística’”.²³² Com estímulo do poder público, o transporte coletivo sobre pneus criou seus próprios mercados, se consolidou como negócio e concentrou-se cada vez mais numa indústria especializada, cujo processo de acumulação foi colossal – se bem que menor, é claro, do que sua sócia majoritária e multinacional na corrida industrializante.

“Não pode o Estado solucionar o chamado problema de transporte urbano?”, questionava Francisco de Oliveira em 1977. “Pelo tamanho do excedente que maneja, pode; mas, se esse excedente provém em parte da produção automobilística, então não pode”.²³³ Ora, o ônibus e o automóvel são velhos parceiros.²³⁴ Capitaneada pelo setor automobilístico, a industrialização foi sustentada por uma urbanização que andava (literalmente) de ônibus – solução precária, versátil e barata para os problemas logísticos de uma cidade segregada e voltada para o carro, sem demandar muito mais infraestrutura do que as retas de asfalto abertas numa cidade em expansão ao longo de décadas de rodoviarismo. Especialistas em planejamento de transporte, com trânsito entre os empresários e os órgãos técnicos do setor, os autores de *Viação ilimitada* não hesitam em afirmar que, “na guerra cotidiana de apanhar as massas em casa e entregá-las em seu destino”, o ônibus era a “arma de uso mais flexível e adequado” – o vetor logístico perfeito para empurrar as multidões de trabalhadores migrantes para as periferias e trazê-las de lá para o trabalho todos os dias, numa mobilização circular forçada e extenuante.²³⁵ Parodiando o *leitmotiv* estampado na lataria dos ônibus de São Paulo, Etienne Henry afirma que o Estado se reserva “o direito de ser bastante parcimonioso diante das imensas necessidades de investimento público”, enquanto “o deslocamento cotidiano entre os centros de emprego que se espalham na metrópole e os espaços residenciais cada vez mais enclausurados é um dever fastidioso para quem tenta escapar do desemprego crescente”.²³⁶ Que se vire o trabalhador para disponibilizar a própria força trabalho ao capital! No entanto, a guerra cotidiana não transcorrerá sem reações violentas da massa

²³² Pedro Arantes, *Em busca do urbano* (cit.), p. 124-125.

²³³ Francisco de Oliveira, “Acumulação monopolista, Estado e Urbanização” (cit.), p. 75.

²³⁴ A. Brasileiro, E. Henry e outros, “Alcances do ônibus e limites da viação” (cit.), p. 536.

²³⁵ A. Brasileiro, E. Henry e outros, “Afirmção da viação de ônibus urbanos” (cit.), p. 22-23.

²³⁶ E. Henry, “Regulação urbana e gestão dos transportes: modelos e impasses” (cit.), p. 205.

transportada – como o quebra-quebra de 1947 em São Paulo, a revolta das barcas em Niterói, em 1959, ou os protestos de trabalhadores e estudantes em Belo Horizonte em 1960 – frequentemente por ocasião de aumentos na tarifa, que consome boa parte do salário.²³⁷ Diante do acirramento dos conflitos sociais, a continuidade dos expedientes de espoliação urbana exigiria a instauração de um regime propriamente militar: o golpe de 1964 “interrompe a incipiente, porém concreta, organização da população em torno da reivindicação de serviços urbanos”.²³⁸ As soluções precárias da logística urbana se consolidam, então, não apenas em sua função econômica, mas também, como insiste Francisco de Oliveira,²³⁹ enquanto condição política da acumulação, concorrendo com a repressão para conter uma classe trabalhadora completamente fatigada. “O acirramento dos processos de exploração do trabalho e de espoliação urbana”, resume Kowarick, se traduz “na extensão do tempo necessário para se reproduzir numa metrópole industrial como a Grande São Paulo”.²⁴⁰ Não por acaso, os últimos anos da ditadura e os primeiros da nova república seriam marcados por violentos protestos contra os atrasos, os acidentes e o preço do transporte coletivo em São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Salvador, Manaus, Belém e Recife, entre outras cidades, “a tal ponto que se dizia, naquela ocasião, que quem quisesse incendiar o Brasil começaria pelos ônibus”.²⁴¹ Talvez esses “acidentes de percurso”, cuidadosamente esquecidos quando se celebra o processo de “redemocratização”, já fossem um sinal de que o horizonte da viagem coletiva – que não cessava de fugir ao longe no para-brisa – tinha se fechado de vez.

²³⁷ Com o serviço reduzido e operado pela Marinha em decorrência de uma greve, uma multidão de dezenas de milhares de pessoas se rebelou no dia 22 de maio de 1959, destruindo a estação das barcas de Niterói, os escritórios da empresa concessionária e até o palacete do proprietário (ver Edson Nunes, *A revolta das barcas: populismo, violência e conflito político*, Rio de Janeiro, Garamond, 2000). Já em Belo Horizonte, “por ocasião de um aumento de tarifa em 1960, (...) líderes sindicais e estudantis se movimentam e organizam passeatas que conseguem um raro recuo de uma prefeitura sob constante pressão”, como recupera André Veloso (*O ônibus, a cidade e a luta*, cit., p. 127-128).

²³⁸ *Ibidem*, p. 129.

²³⁹ F. Oliveira, “Crítica à razão dualista” (cit.), p. 100.

²⁴⁰ Lúcio Kowarick, “O preço do progresso” (cit.), p. 42.

²⁴¹ A afirmação é de dois técnicos numa publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos, comemorando anos mais tarde como a generalização do vale transporte lograra estancar os motins (Valério Hauschild e Lília Alcântara, “A eficácia do vale transporte e a proposta de substituição”, *Revista dos Transportes Públicos*, n. 79, ANTP, 1997). De 1974 a 1987, seguidas ondas de quebra-quebras varreram as redes de ônibus e trens do país, num “desvio” intencionalmente esquecido do percurso róseo da redemocratização. Ver também J. A. Moisés e V. Martinez-Alier, “A revolta dos suburbanos ou Patrão, o trem atrasou” (cit.); Edson Nunes, “Inventário dos quebra-quebras nos trens e ônibus em São Paulo e Rio de Janeiro, 1977-1981” em J. A. Moisés e outros, *Cidade, povo, poder* (cit.); Nazareno Affonso, *Chega de enrolação, queremos condução* (Brasília, EBTU, 1987).

Correria em dobro

A experiência da população das periferias da grande São Paulo em sua batalha diária para circular no espaço urbano está registrada em *Transporte público*,²⁴² de Rincon Sapiência, *rap* lançado em abril de 2013, no qual não há como não enxergar, hoje, um sintomático indício do que estava por vir poucos meses depois:

(Por que a gente tá separado?)

Atenção: devido à presença de usuário na via na região da estação Carrão, os trens estão circulando com velocidade reduzida e maior tempo de parada.

Periferianos, distantes estamos,
eles querem manos, minas, longe do plano.
Acesso buscamos, nos mobilizamos,
rapidez precisamos, uma taxa pagamos,
para ter busão, lotação, metrô.
Fura fila, teve quem votou, mas não rolou.
Povo paga caro, ganha pouco, prejuízo.
Uma saída para se locomover, é preciso.

Ligeiro, sagaz, esperto, cauteloso,
atencioso, me passo por um idoso.
Momento precioso, na fiscalização,
nem me viu, saio vazado na multidão.
Embarco no vagão, tranquilo, na moral.
A viagem é coletiva, mas também é pessoal.
Cada um busca uma forma de manter o astral,
ouvindo um som, bolando ideia, lendo jornal.

Horário de pico, metrô lotado, passando mal,
trabalhador no veneno bem antes do serviçal.
Para o pobre, dificuldade é a real,
a liberdade dos carros correndo na Radial.
Quem não pode, faz um investimento mensal,
uma cota considerável quando soma o total.
Quem não se move, fica maluco, esse é o final:

²⁴² Rincon Sapiência, *Transporte público* (2013, disponível em <http://youtu.be/giWImxdOXAU>). Segundo Ermínia Maricato, em 2012, “o tempo médio das viagens em São Paulo era de 2 horas e 42 minutos. Para um terço da população, esse tempo era de mais de 3 horas. Para um quinto, era mais de 4 horas, ou seja, uma parte da vida é vivida nos transportes, seja ele um carro de luxo, ou, o que é mais comum e atinge os moradores da periferia metropolitana, num ônibus ou trem superlotado. Estresse, transtornos de ansiedade, depressão são doenças que acometem 29,6% da população de São Paulo (...) e parte importante dessas mazelas é atribuída ao tráfego de veículos. (...) Os congestionamentos de tráfego nessa cidade chegam a atingir 763,79 km de vias. A velocidade média dos automóveis em São Paulo, entre 17h e 20h em junho de 2012, foi de 7,6 km/h, ou seja, quase a velocidade de caminhada a pé.” (Ermínia Maricato, *Para entender a crise urbana*, São Paulo, Expressão Popular, 2015, p. 42-3).

se não pagar transporte vai pagar pelo Gardenal.

Lotação, metrô, ônibus, trem, carona (...)

Em cada vagão, vários bairros estão, mover
aglomeração não é difícil de se ver.
Toda multidão precisa embarcar, fazer o quê?
Sem reclamar, o culpado não tá no rolê.
O desentendimento, nesse momento tem:
esbarrei, foi mal, normal, me empurraram também.
Que culpa tenho? Vou debater com alguém
que tá na mesma que eu? Vai vendo, veja bem.

Muito pior é no trem, o risco não é blefe,
vendedor ambulante atento com os PF.
Discurso de criança comove, conquista,
levada boa na embolada do bom repentista.
Trabalhador se arrisca, se não vacilo cisca.
O lucro se transfere na mão de quem confisca.
Quem depende de longos itinerários
se perde no horário, o sistema é precário.

Ônibus lotado eu vi, se pendura e vai embora.
Vai cair quem não segura, ninguém quer ficar de fora.
Inimigo das horas, atrasos, atalhos,
perifa vive longe do seu local de trabalho.
Na greve tudo para, povo fica de cara,
patrão não entende, toda raiva ele dispara.
Nem se compara, com a vida do burguês
A gente corre dobrado, é bem mais fácil pra vocês.

(Você... Prossigue nessa jornada...)

Lotação, metrô, ônibus, trem, carona (...)

Logo na introdução, os alto-falantes reproduzem, com a impessoalidade de sempre, um aviso familiar aos ouvidos de quem anda de metrô, anunciando o prolongamento da espera em trânsito nos vagões e plataformas, talvez por causa de alguém que cansou de esperar e se atirou nos trilhos. Como os demais passageiros, porém, os versos não esperam, e prosseguem na jornada de locomoção cotidiana pela metrópole. “As trocas de bens e serviços (incluindo a força de trabalho) quase sempre envolvem mudanças de localização”, escreve David Harvey; “esses movimentos espaciais estão sujeitos à fricção da distância”, atrito que se manifesta de forma desigual, de acordo com os meios desenvolvidos e empregados para minimizá-lo.²⁴³ Os pobres *correm dobrado*, como afirma a letra de Rincon Sapiência, porque enquanto trabalham para anular o espaço

²⁴³ David Harvey, *O novo imperialismo* (São Paulo, Loyola, 2004).

por meio do tempo no movimento do valor²⁴⁴ – no que chegam a arriscar a própria vida, como os motoboys –, também precisam se virar para ultrapassá-las incessantemente com seus próprios corpos, afinal, se os fluxos de valor que eles produzem parecem cada vez mais abstratos, virtuais e desterritorializados, o chão da cidade sob seus pés continua bem concreto. “Para os usuários de ônibus (...) transportar-se é tarefa cheia de atritos e percalços”, observa a antropóloga Janice Caiafa num estudo etnográfico das viagens de ônibus do Rio de Janeiro: “o pulo inicial para embarcar no veículo dá desde logo a medida do esforço que será questão durante a viagem”.²⁴⁵ Nessa viração diária,²⁴⁶ em que é normal empurrar e ser empurrado, é preciso ser “ligeiro, sagaz, esperto, cauteloso” para reduzir o sufoco como for possível na sobrevivência dia após dia. As estratégias de deslocamento se misturam, assim, ao trabalho *em trânsito* da massa urbana, essa forma informe de trabalho tão atual e, ao mesmo tempo, constitutiva da acumulação capitalista nestas terras: nas palavras de Carlos Freire da Silva, uma “mobilidade lateral entre uma série de atividades contingentes, marcadas pela instabilidade e pela inconstância, assim como entre expedientes legais e ilegais”, “que depende do ‘fazer acontecer a cada dia’”, mas está envolvida “em processos mais amplos de produção e circulação de riquezas e gera excedentes para quem controla os momentos estratégicos desses processos”.²⁴⁷ Como vimos, de certo modo o não lugar do transporte já é lugar de trabalho, mas, na direção inversa, talvez o lugar do trabalho também se confunda cada vez mais com o não lugar do transporte, da velocidade, da circulação – “uma fantasmagoria, um não-lugar, um não-tempo, que é igual a tempo total”, nas palavras de Francisco de Oliveira.²⁴⁸

Contrariando as esperanças do pensamento social brasileiro, ainda presentes na *Crítica da razão dualista*, os mecanismos de espoliação que marcaram a urbanização brasileira estão longe de desaparecer em pleno século XXI.²⁴⁹ A “exceção da cidade” que

²⁴⁴ A expressão, de Marx (*Grundrisse*, cit., p. 432), é recuperada por Harvey (ver, por exemplo, *A condição pós-moderna*, São Paulo, Loyola, 1992, p. 212).

²⁴⁵ Janice Caiafa, *Jornadas urbanas* (Rio de Janeiro, FGV, 2002), p. 42. Cláudio Oliveira também registra variadas estratégias dos usuários nos coletivos de Belo Horizonte, elaboradas com base nas variáveis do tempo, do conforto e da segurança (Cláudio Márcio Oliveira, *Vidas em trânsito: sujeitos e experiências nos deslocamentos urbanos*, Curitiba, Appris, 2021, ver p.127-128 e p. 153-156, entre outras).

²⁴⁶ Ver Vera Telles, “Mutações do trabalho e experiência urbana” (*Tempo Social*, v. 18, n. 1, 2006).

²⁴⁷ Carlos Freire da Silva, “Viração: o comércio informal dos vendedores ambulantes” em V. Telles e outros, *Saídas de emergência* (São Paulo, Boitempo, 2011, p. 59-60).

²⁴⁸ F. Oliveira, “O ornitorrinco” (cit.), p. 138

²⁴⁹ David Harvey também aponta para a continuidade – e a progressiva centralidade na economia contemporânea – dos “processos que Marx, seguindo Adam Smith, chamou de acumulação ‘primitiva’ ou ‘original’”. A precariedade do transporte – e dos serviços de consumo coletivo urbanos em geral – parece representar mais uma forma da “‘relação orgânica’ entre reprodução expandida (...) e os processos muitas vezes violentos de espoliação” ou *dispossession*, nos termos do geógrafo britânico (Harvey, *O novo imperialismo*, cit., p. 118-119).

eles representam seria constantemente reposta e potencializada no crescimento urbano, revelando-se regra. “O futuro finalmente chegou na forma da violência, do desamparo, do caos” das metrópoles colapsadas, nas quais é preciso reconhecer, com Otília Arantes, a “contraprova da falência do processo global de modernização”.²⁵⁰ Seu crescimento rápido, massivo, violento e irreversível desaguou num “enorme passivo urbano negativo”, uma estrutura física já consolidada que produz “condições insustentáveis, ineficientes e ambientalmente danosas”, no juízo insuspeito de um especialista em transportes.²⁵¹ Para essas cidades em crise permanente – ou melhor, “não cidades”, como escreve Ermínia Maricato,²⁵² modernizadas sobretudo em sentido negativo –, a precariedade e a espera de um trânsito que em outros tempos pareceu apontar para algum lugar aparecem como o único e derradeiro destino: uma *inércia*, como a que parece sugerir a mensagem repetida por uma voz artificial, pouco antes do último refrão de *Transporte público*, sobre um monótono *ostinato* dedilhado no violão e uma batida de samba (o que não deixa de ter a sua graça): “prosegue nessa jornada, prosegue nessa jornada...”.²⁵³ Uma “motilidade imóvel”, enfim, à espera do “Acidente Absoluto” – econômico, social, climático, nuclear ou qualquer outra combinação explosiva das ameaças iminentes que pairam sobre esses espaços críticos que Virílio compara a um “coma habitável”. No mal-estar do movimento inercial da circulação diária pela metrópole – uma espera em que não se espera mais chegar em lugar algum –, dissipam-se “as ilusões de ótica do progresso” projetadas pela expansão urbano-industrial do país.²⁵⁴

A “insuficiência crônica”²⁵⁵ do sistema de transporte, constituinte da nossa urbanização a “baixos custos”, mostra-se hoje não apenas um estágio intermediário, mas a última parada de uma configuração urbana em estado terminal. “As classes trabalhadoras que dependem do ônibus circulam à mesma velocidade da década de 1940, mas o fazem em outra cidade, em condições mais desfavoráveis, e devendo vencer distâncias mais longas”, escreve Eduardo Vasconcellos.²⁵⁶ Sem perspectiva de superação,

²⁵⁰ Otília Arantes, *Urbanismo em fim de linha* (cit.), p. 124 e 202.

²⁵¹ Eduardo de Alcântara Vasconcellos, *Políticas de transporte no Brasil* (Barueri, Manole, 2013), p. 20

²⁵² Ermínia Maricato, “As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias” em O. Arantes, C. Vainer, E. Maricato, *A cidade do pensamento único* (Petrópolis, Vozes, 2000).

²⁵³ Rincon Sapiência, *Transporte público* (cit.).

²⁵⁴ “Esse sentimento de insegurança que há uns dez anos se percebe na Cidade”, escreve Virílio, “parece ser o sintoma de um novo *horizonte de expectativas*”: a “expectativa do *acidente integral*, esse grande acidente não só *ecológico*, presente há trinta anos nas mentalidades, mas também, e sobretudo, *escatológico*.” (Virílio, *El accidente original*, cit., p. 66. Ver também *A inércia polar*, Lisboa, D. Quixote, 1994, p. 104 e 127 [L’Inertie polaire, Paris, Bourhis, 1990] e *The university of disaster*, cit., p. 15.)

²⁵⁵ André Henrique de Brito Veloso, *O ônibus, a cidade e a luta* (cit.), p. 100.

²⁵⁶ E. Vasconcellos, *Políticas de transporte no Brasil* (cit.), p. 239.

a equação da crise permanente do transporte público se resolve, é claro, às custas de uma mobilização igualmente contínua e cada vez mais insuportável para o trabalho e o consumo:

Com maiores distâncias a percorrer e com serviços precários de transporte, a maioria da população precisa aumentar seus gastos de tempo e de espaço para realizar suas atividades essenciais. A consequência mais importante, além das sobrecargas física e psicológica, é que os setores de renda mais baixa têm sua acessibilidade grandemente limitada, com quase todas as viagens feitas apenas para os motivos de trabalho, escola e compras.²⁵⁷

Eis o avesso da “capacidade brasileira de desenvolver autênticas alternativas rodoviárias de transporte de massa”, na expressão involuntariamente irônica dos autores de *Viação ilimitada*, comentando, a certa altura, que “especialistas ingleses observaram recordes mundiais em número de passageiros transportados por ônibus em algumas avenidas” por aqui. Por todo o país, os “constrangimentos orçamentários” enfrentados pelo transporte coletivo levariam a “soluções inovadoras” sobre pneus, oriundas da “grande criatividade pública ou privada”, a ponto de “levar à ilusão de que se tinha inventado uma nova modalidade técnico-organizativa de transporte em massa” com assinatura tupiniquim.²⁵⁸ A saída encontrada em Curitiba²⁵⁹ para o eterno adiamento da construção de uma rede de alta capacidade sobre trilhos ganharia destaque especial, como exemplo internacionalmente reconhecido do sistema batizado de *bus rapid transit* (BRT), propagado pelo Banco Mundial e outros organismos multilaterais como eficiente solução logística para grandes concentrações urbanas da periferia do capitalismo global. O

²⁵⁷ Eduardo Alcântara Vasconcellos, *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas* (São Paulo, Annablume, 2000), p. 170.

²⁵⁸ A. Brasileiro, E. Henry e outros, “Afirmção da viação de ônibus urbanos” (cit.), p. 27 e A. Brasileiro e E. Henry, “Secretaria de viação, fabricação e promoção do sistema ônibus brasileiro” (em *Viação ilimitada*, cit.), p. 112.

²⁵⁹ Depois do abandono dos bondes na cidade, “em todos os projetos para a retomada dos trilhos em Curitiba, os custos inviabilizavam sua implantação. Havia duas opções: ou o endividamento do município de modo preocupante apenas para se adotar um novo modal, ou a criatividade técnica para transformar o modal sobre pneus. Nesses 40 anos, a cidade conseguiu apresentar soluções inovadoras que minimizaram a não execução dos projetos sobre trilhos”, escrevem dois especialistas em gestão urbana (Olga Prestes e Fábio Duarte, “Curitiba sobre trilhos: a história não contada do BRT”, *Revista dos Transportes Públicos*, ano 32, 3º quadrimestre, ANTP, 2009, p. 82). Para o Movimento Passe Livre de Curitiba, no entanto, a cidade tinha se convertido em “um laboratório” de desenvolvimento de “protótipos de BRT como produto de exportação para soluções de urbanismo”, em sintonia com os interesses de grandes viagens e fabricantes de ônibus (Movimento Passe Livre – Curitiba, *BRT de Curitiba – Cidade Modelo*, 2015, disponível em: <https://documentos.tips/document/brt-de-curitiba-cidade-modelo-curitiba-18-milhoes-de-hab-435-km2-rmc-28-municipios-32-milhoes-de-hab-15418-km2.html>).

modelo se baseia, entre outras premissas, na “racionalização” da oferta de transporte por meio da implantação do chamado “sistema tronco-alimentador”: veículos de capacidade menor ligam os bairros periféricos a uma estação de transferência, onde o usuário deve obrigatoriamente realizar o transbordo para ônibus de maior capacidade, que partem com maior frequência em direção ao centro ou a outro terminal que ofereça o destino “desejado”²⁶⁰. O *Bus Rapid Transit planning guide* deixa claro que “a maior vantagem” do sistema é aumentar o chamado “índice de aproveitamento”, isto é, “o número de passageiros por veículo”.²⁶¹ Com ônibus menores atendendo os bairros e despejando centenas de pessoas nos terminais e “estações de transferência”, onde elas aguardam, em longas filas, enormes ônibus articulados, todos os veículos operam no limite de sua capacidade e acaba-se com a ociosidade do sistema. Mais ainda: os trajetos menos numerosos, mais curtos e mais velozes, somados a veículos especialmente projetados para ampliar o número de passageiros, com baixa proporção de assentos, possibilitam uma “redução no tamanho da frota necessária por um fator de 3 ou mais”.²⁶²

“A implantação do sistema tronco-alimentador sempre foi motivada por uma questão de diminuição de custos” – o que transparece, por exemplo, na escolha por “medir apenas a velocidade dos ônibus, e não a velocidade das pessoas durante o deslocamento” –, constatava um relatório do projeto Apé Mobilidade quando a proposta voltava à ordem do dia em São Paulo no “contexto de congelamento da tarifa (...) e de conseqüente aumento do subsídio ao transporte público” posterior aos protestos de junho de 2013.²⁶³ Segundo o sindicato das concessionárias de ônibus de São Paulo, informa uma reportagem de 2014, “a ampliação de corredores exclusivos (...) ajudou a diminuir o impacto dos custos, uma vez que houve incremento de passageiros e menos gastos com

²⁶⁰ Ver Apé Mobilidade, *Seccionamento de linhas e periferia* (cit.).

²⁶¹ Traduzido e publicado por aqui pelo Ministério das Cidades do governo Lula, em parceria com diversas fundações, institutos e programas internacionais, o manual foi aplicado, nos últimos anos, em parte da rede de ônibus do Rio de Janeiro e de Belo Horizonte (ITDP e Ministério das Cidades, *Manual do BRT - Bus Rapid Transit*, Brasília, 2008, disponível em <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/ManualBRT.pdf>).

²⁶² ITDP e Ministério das Cidades, *Manual do BRT*, cit. Eduardo Vasconcellos recorda que, por aqui, as mudanças tecnológicas nos veículos ocorreram “muito mais no sentido de aumentar sua capacidade de passageiros do que de melhorar sua qualidade”. O caso do desenvolvimento do veículo *Padron* é exemplar: diante da situação periclitante do transporte urbano na década de 1970, diversas entidades públicas e privadas de âmbito nacional formaram um convênio para desenvolver um veículo de transporte coletivo sobre pneus mais produtivo, “adequado” à demanda das cidades brasileiras. Os protótipos resultantes (produzidos pelas maiores indústrias do país) resultaram num veículo maior e com melhor “rendimento energético”, “que poderia operar com uma frota 27% inferior” – logo, com esperas mais longas – “e um investimento por lugar ofertado 55% inferior” (E. Vasconcellos, *Políticas de transporte no Brasil*, cit., p. 62).

²⁶³ Apé Mobilidade, *Seccionamento de linhas e periferia* (cit.).

combustível, mas (...) só isso não é suficiente. O órgão avalia que uma nova forma de distribuição da frota, com viagens mais curtas e rotas mais planejadas, também ajudaria a evitar ampliação no subsídio”.²⁶⁴ A diferença, contudo, pode muito bem cair na conta dos passageiros de outra forma, como sugere um usuário que critica “o corte de algumas linhas que seguiam diretamente para o centro, vindas do bairro” naquele ano: com isso, “diminuíram as opções, tornando as viagens nos horários de pico mais lotadas e desconfortáveis”, embora rápidas.²⁶⁵ No “lugar fora das ideias” em que consistem as periferias de cidades a um só tempo globais e duais, onde andar de ônibus não é uma escolha e a rota é uma só, a “racionalização” do sistema de transporte “representa a penalização dos transbordos, sem os desejáveis ganhos em termos de tempo de viagem e redução das tarifas”:²⁶⁶ transfere-se para a parcela mais pobre da população – os chamados “usuários cativos” do sistema de transporte coletivo²⁶⁷ – parte dos custos economizados pelas empresas ou pelos cofres públicos, elevando seu “desgaste físico e mental”, assim como o tempo perdido na correria da baldeação, no aperto dos ônibus ou à espera nas filas.²⁶⁸ Mas não se trata apenas de manter a margem de lucro das concessionárias ou reduzir os subsídios governamentais às custas dos passageiros: a “racionalização” da precariedade do transporte coletivo contribui para a velocidade da circulação do valor na cidade como um todo ou, em outras palavras, reduz os custos do

²⁶⁴ “Empresas de ônibus que operam nas capitais querem tarifa maior” (*Folha de S. Paulo*, 21 nov. 2014).

²⁶⁵ Caio do Valle, “Ônibus registram maior número de viagens da gestão Haddad”, *O Estado de S. Paulo*, 24 nov. 2014. Em 2008, durante outra leva de cortes de linhas em nome da “racionalização” do sistema, uma reportagem informa que “cerca de 300 moradores do Jardim Castro Alves” realizaram uma manifestação, organizada por lideranças comunitárias, “pedindo a volta das linhas de ônibus que partiam do bairro para a Vila Mariana (...) e para o Largo São Francisco”. Com a extinção destes itinerários, eles perderam a conexão direta com a região central e o metrô e foram obrigados tomar micro-ônibus até o Terminal Grajaú e ali tomar um segundo ônibus. “Saio de casa às 4h30, levo meia hora de van do bairro até o Terminal do Grajaú. Quando eu chego lá fico mais de meia hora na fila para pegar um ônibus cheio para a Vila Mariana. (...) Teve dia que eu saí às 4h30 da manhã e cheguei em casa por volta das 22h. É muito cansativo, o trajeto tem demorado 40 minutos a mais”, contava à reportagem uma empregada doméstica. Segundo ela, antes “era possível pegar apenas um ônibus para ir até seu trabalho na Vila Mariana”. Outro passageiro conta que não consegue mais ir sentado (“Grajaú pede ônibus de volta”, *Ônibus & Mais*, jan. 2008 disponível em: <http://onibusemais.blogspot.com/2008/01/>). No ano seguinte, houve uma série de protestos contra a reorganização dos itinerários associada à inauguração do Terminal Campo Limpo (ver o blog *Terminal Campo Lixo*, 2009, disponível em: <http://terminalcampolixo.blogspot.com/>).

²⁶⁶ A. Brasileiro e E. Henry, “Secretaria de viação” (cit.), p. 93.

²⁶⁷ “Geralmente definidos como cativos, os usuários das metrópoles latino-americanas são especialmente dependentes de sistemas de transportes dos quais não podem prescindir, a menos que optem pelas caminhadas ou adotem modais não motorizados”, explica Etienne Henry (“Os funis, um esquema analítico”, cit., p. 383). Resumindo, “para qualquer lugar que você vá tem que pegar um ônibus”, como afirma um entrevistado a Cláudio Oliveira (*Vidas em trânsito*, cit., p. 159). Ver também E. Vasconcellos, *Transporte urbano nos países em desenvolvimento* (cit.), p. 81.

²⁶⁸ Barry Schwartz já havia identificado como, em outros serviços, a espera dos usuários nas filas é um mecanismo de aproveitamento total do tempo dos servidores, minimizando a capacidade ociosa (Barry Schwartz, “Waiting, exchange and power: the distribution of time in social systems”, *American Journal of Sociology*, v. 79, n. 4, 1974.)

capital com a reprodução das condições da acumulação – entre as quais está a própria reprodução da mercadoria trabalho, que precisa ser disponibilizada diariamente ao capital – e, de certa forma, *viabiliza* um “sistema urbano em crise”, engolfado em uma rede viária “com capacidade de crescimento esgotada”.²⁶⁹

Em alguma medida, é o que vislumbrava Illich ao escrever que o sistema de transporte do mundo “superindustrializado” “exerce um monopólio radical sobre a produtividade pessoal que a tecnologia moderna elevou a uma nova ordem” e impõe, com isso, uma “nova exploração”.²⁷⁰ Segundo ele, “o tempo utilizado em atividades relacionadas com transporte cresce com os gastos feitos para acelerá-lo”; “para a maioria, aumenta a quantidade de horas de espera para gerar ‘transporte’”. As reestruturações da rede de transporte coletivo tratam de reduzir a porosidade entre a “espera passiva” e a “espera ativa” no deslocamento: passam a ser raros os momentos em que o passageiro não está diretamente implicado na sua locomoção e pode prestar atenção a outra coisa. Na aglomeração das filas e dos vagões, é preciso estar sempre de prontidão. Aos pobres está vedado o luxo de deixar que outros se preocupem com seu transporte. “Desaparecem os tempos de não-trabalho”, de desmobilização.²⁷¹ “Ao transformar todo o tempo em tempo de produção, busca-se (...) destruir os momentos de parada”.²⁷² Poucos dias após a queda do aumento da tarifa em junho de 2013, Paulo Arantes recordava que “o sonhar acordado, esse breve respiro do inferno da jornada de trabalho, que pode abranger desde o namoro e a amizade às contas e a imaginação de fantásticos mundos imaginários, se dá, tipicamente, no transporte coletivo”.²⁷³ Esse devaneio – que é ao mesmo tempo produto e avesso de “um sofrimento social profundamente ligado ao mundo do trabalho” e “pode aparecer sob a forma de uma lembrança, um caso, uma piada... às vezes acontece em voz alta e pode até se transformar em conversa” – tem cada vez menos lugar num sistema de transporte racionalizado em que os raros hiatos de descanso na espera encaixotada são preenchidos pelo fluxo de informações em alta velocidade irradiado pelas telas de celular e pelos televisores disseminados pelas zonas de espera do sistema de transporte

²⁶⁹ E. Henry e S. Zioni, “Ônibus na metrópole” (cit.), p. 123, 126.

²⁷⁰ Illich, “Energia e equidade” (cit.), p. 67.

²⁷¹ F. Oliveira, “O ornitorrinco” (cit.).

²⁷² Esses termos, perfeitamente aplicáveis ao sistema de transporte, se referem às reformas do ensino em curso no Brasil e no mundo (Leo e Silvia, “Sem futuro: reestruturação produtiva na escola”, *Passa Palavra*, 2016, disponível em: <http://passapalavra.info/2016/11/109963>).

²⁷³ Paulo Arantes, “Tarifa zero e mobilização popular” (*Blog da Boitempo*, 2013, disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2013/07/03/tarifa-zero-e-mobilizacao-popular/>). Ver também Leonardo Cordeiro e Luiza Mandetta, “Violência e imaginação: quando o cotidiano desce do ônibus” (*Tarifa Zero*, 2014, disponível em: <http://tarifazero.org/2014/05/17/violencia-e-imaginacao-quando-o-cotidiano-desce-do-onibus/>).

coletivo.²⁷⁴

Com a aceleração da circulação, o aproveitamento máximo do espaço, a vigilância integral das estações etc., a tecnologia se combina com o “puro uso da força de trabalho”, num processo em que, de certa forma, o aumento da produtividade substitui um investimento mais alto.²⁷⁵ Como percebera Francisco de Oliveira, o crescimento exponencial da produtividade do trabalho impulsionado pelo inaudito desenvolvimento das forças produtivas no campo da informática repõe e intensifica “a indistinção entre o que é e o que não é tempo de trabalho, a fusão entre esfera profissional e esfera privada e a impossibilidade de mediações publicamente instituídas na regulação do trabalho”²⁷⁶ que representavam a marca do atraso brasileiro.²⁷⁷ Se ainda faz sentido usar o termo, é apenas para afirmar, como Marildo Menegat, que “o arcaico que vemos agora espalhado pelo mundo, desde os países periféricos até as periferias dos países centrais é a própria configuração deste modo de produção”, que encontra no processo de “dispersão e diversificação das formas de trabalho”, com uma multiplicação inédita da exploração, “uma contratendência à queda da taxa de lucro”²⁷⁸. De alguma forma “a economia, a mais avançada, funciona cada vez mais no ‘extraeconômico’! E o território, seguramente, desempenha um papel essencial nessa dinâmica”.²⁷⁹ A necessidade de intensificar e multiplicar os fluxos de pessoas, mercadorias e informações em uma economia submetida aos imperativos inalcançáveis do mercado financeiro,²⁸⁰ reafirma o espaço urbano como

²⁷⁴ Antes da difusão dos *smartphones*, Cláudio Oliveira observa a proliferação dos fones de ouvido nos ônibus de Belo Horizonte. Como conta um dos passageiros entrevistados, “o uso do *walkman* vai distanciando o pessoal, que está no ônibus, das conversas com os demais”, cada qual imerso num fluxo audioeletrônico particular (C. M. Oliveira, *Vidas em trânsito*, cit., p. 184).

²⁷⁵ Ver Francisco de Oliveira, “O ornitorrinco” (cit.), p. 140.

²⁷⁶ Ludmila Costhek Abílio, “Uberização do trabalho: subsunção real da viração” (*Passa Palavra*, 19. fev. 2017, disponível em: <http://passapalavra.info/2017/02/110685>). Nos termos de Francisco de Oliveira, “(...) a jornada da mais-valia relativa deveria ser de diminuição do trabalho não-pago, mas é o seu contrário”, graças à sua combinação com a mais-valia absoluta (“O ornitorrinco”, cit., p. 136).

²⁷⁷ O mesmo vale, por exemplo, para o trabalho não pago feminino na esfera da reprodução da força de trabalho: “quando reconhecido”, era reduzido a um “processo de trabalho pré-capitalista que a expansão do modo de produção capitalista condenaria à extinção” (Dainèle Combes e Monique Haicault, “Produção e reprodução: relações sociais de sexos e de classes” em Andrée Kartchevsky e outras, *O sexo do trabalho*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1986). Algumas décadas mais tarde, é preciso reconhecer, com Ludmila Abílio, que “no mais precário trabalho da costureira em domicílio, da empregada doméstica, da dona de casa podemos encontrar elementos que hoje tecem a exploração do trabalho de forma generalizada” (Ludmila C. Abílio, “Uberização do trabalho: subsunção real da viração”, cit.).

²⁷⁸ Marildo Menegat, “Sem lenço nem aceno de adeus” (em *Estudos sobre ruínas*, Rio de Janeiro, Revan, 2012, p. 25-6 e 41).

²⁷⁹ Pierre Veltz, *Mondialisation, villes et territoires: une économie d'archipel* (Paris, PUF, 2013 citado por César Simoni Santos, “Do lugar do negócio à cidade como negócio” em A. F. A. Carlos, *A cidade como negócio*, cit., p. 21).

²⁸⁰ “A futurologia dos mercados, assim como a valorização das marcas, realiza-se em bases fictícias – mas não só fictícias: também objetivas, que se referem ao desempenho presente e às expectativas da valorização real que, na busca para acertar o passo (in)acertável com a realização do *capital possível*, se volta a formas

condição, meio e produto da acumulação, bem como instrumento de controle de populações, no centro das estratégias capitalistas de adiamento da crise.²⁸¹ A conversão definitiva das saídas de emergência em porta principal é mais um indício do “estado de emergência econômico”²⁸² instituído permanentemente, uma conjuntura de “guerra econômica”²⁸³ na qual a compressão cada vez maior do espaço-tempo se realiza às custas da mobilização total da força de trabalho na intensificação dos fluxos.

Na base das transformações descritas por Virilio, talvez seja possível encontrar, então, algo como uma reestruturação produtiva da cidade: nos termos de Sandra Lencioni, uma “metropolização” marcada pela “intensificação e multiplicidade dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, bem como pelo crescimento do número de cidades conurbadas”, formando uma “cidade-região”, um espaço-tempo urbano definido principalmente pelas “condições de transportes”, ou melhor, pela “velocidade de integração entre os lugares”.²⁸⁴ A coordenação logística das sequências de “atos que se efetuam espacial e temporalmente como sucessão, simultaneidade e encadeamento das atividades produtivas” torna-se cada vez mais essencial. Segundo Terezinha Ferrari, a busca pela “sincronização dos espaços e ritmos dos processos do trabalho”, de forma a “imprimir à rotação do capital tempos cada vez mais comprimidos”²⁸⁵, dá origem ao

antigas de exploração do trabalho que se atualizam, assim como para outras novas. Velhas e novas constituições da exploração se combinam e se fortalecem como relações produtivas no terreno estéril (ou transgênico?) da dominância financeira da valorização”, sintetiza Ludmila Abílio, ressaltando a “estreita relação entre a valorização financeira e as pressões (...) sobre o trabalho” (Ludmila Costhek Abílio, *Sem maquiagem*, São Paulo, Boitempo, 2014, p. 118 e 122). Ver também Leda Paulani, *Brasil delivery*, (São Paulo, Boitempo, 2008), p. 46-47.

²⁸¹ Ver Sandra Lencioni, “A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas” (*Revista paranaense de desenvolvimento*, Curitiba, n. 120, jan./jul. 2011) e Ana Fani Alessandri Carlos, “A tragédia urbana” (cit.).

²⁸² Utilizada por Leda Paulani para descrever o “sentimento difuso” que sustenta a adoção de duras medidas econômicas no Brasil desde a redemocratização, a expressão remonta à obra de Carl Schmitt, que identificaria, logo após a Grande Depressão, “a tendência amplamente difundida entre as democracias liberais do século XX a igualar crises econômicas e financeiras a ataques militares e insurreições armadas”, como resume William E. Scheuerman. De lá para cá, constata o pesquisador, a regulação da economia pelo poder executivo por meio de medidas de emergência deixou de ser “um mero acessório aos poderes emergenciais do tempo de guerra” para se tornar “uma característica mais ou menos permanente da vida política” contemporânea. (Leda Paulani, “Capitalismo financeiro, estado de emergência econômico e hegemonia às avessas no Brasil” em Francisco de Oliveira e outros, *Hegemonia às avessas*, cit., e *Brasil Delivery*, cit.; e William E. Scheuerman “The economic state of emergency”, *Cardozo Law Review*, v. 21, n. 5-6, 2000.)

²⁸³ Christophe Dejours observa como reitera-se por todos os lados a ameaça permanente de derrocada econômica, “situação excepcionalmente grave” diante da qual “é preciso aceitar recorrer a meios drásticos, sob risco de fazer algumas vítimas”, numa “conjuntura social que apresenta muitos pontos em comum com uma situação de guerra”: uma “guerra econômica” (Dejours, *A banalização da injustiça social*, São Paulo, FGV, 2014, p. 13).

²⁸⁴ Sandra Lencioni, “A metamorfose de São Paulo”, (cit.), p. 135, 136, 141.

²⁸⁵ Terezinha Ferrari, *Fabricalização da cidade e ideologia da circulação* (São Paulo, Outras Expressões, 2012), p. 17 e 31.

conjunto de técnicas de administração e engenharia de produção que ficou conhecido como *just in time*, no qual aparece de forma cada vez mais evidente a contradição – e a imbricação funcional – entre a imobilidade que caracteriza a circulação da força de trabalho e a hipermobilidade da circulação de insumos, informação e mercadorias. “Reformulando espaços de logística interna e externa” de modo a excluir os gastos com estoque e acelerar a rotação do capital, “empresas passaram a ocupar e apropriar-se, sistematicamente, dos espaços urbanos. Esta ocupação faz recair os custos, agora ampliados, de manutenção e recuperação – antes restritos à contabilidade empresarial – sobre a população em geral, os trabalhadores em particular e sobre os cofres das administrações municipal, estadual e federal.” Mas, “se a produção e a linha de montagem são programáveis e funcionam em tempo real, nas cidades, a infraestrutura urbana não acompanhou estas mudanças, não sendo possível imprimir nelas esta mesma flexibilização e este mesmo *timing*”. Submetida às necessidades de uma produção financeirizada, que demanda uma aceleração permanente do ciclo de rotação do capital, a metrópole funciona à beira do colapso total. Convertidas em um imenso negócio, as cidades *just in time* precisam transformar-se imediatamente naquilo que a autora chama de “cidades-estoque”, cidades-fluxo em que o estoque está em *infinito trânsito*. Agravado pelo déficit histórico de investimento no deslocamento da força de trabalho, o custo dessa intensificação da circulação (traduzido em imobilização) se transfere para quem tem menos poder de arranque: os trabalhadores que se virem para manter a circulação no tempo certo (inclusive a própria). À medida que “a gestão dos espaços ocupados pelos estoques em trânsito recai sobre a população e sobre o poder municipal”, o capital trata de socializar, “os custos da gestão desse caos” gerado pelas transformações logísticas do espaço urbano²⁸⁶. Numa reposição da nossa velha conhecida “lógica da desordem”, a aparente irracionalidade urbana revela ser o outro lado da moeda da minuciosa racionalidade das técnicas *just in time*.

“Para o pobre, dificuldade é a real”, dispara Rincon Sapiência ao contrapor a prisão dos vagões da linha vermelha do metrô à “liberdade dos carros correndo na Radial”²⁸⁷. A uma grande planta industrial ou a um condomínio fechado, observa Sandra Lencioni, “o que importa não é tanto o contato com seu entorno, mas o acesso a alguma

²⁸⁶ Ibidem, p. 42 e 46. Em 1994, o sindicalista japonês Ben Watanabe “responsabilizava a implantação de formas de organização e controle dos ritmos do trabalho na Toyota pelos congestionamentos e problemas da região onde sua sede estava implantada pois a empresa mantinha uma fábrica limpa e enxuta às custas de acumular estoques do lado de fora, utilizando vias públicas como armazéns” (ibidem, p. 26).

²⁸⁷ Rincon Sapiência, *Transporte público* (cit.).

autopista”.²⁸⁸ Não parece ser mera coincidência a descoberta, por Paula Santoro e Raquel Rolnik, de uma nova frente de expansão do complexo imobiliário-financeiro “ao longo do eixo do novo anel viário que está sendo construído em volta da cidade de São Paulo – o Rodoanel”, sistema viário que, muito mais do que grande solução para os problemas de trânsito da cidade, foi projetado para acelerar o transporte de carga no perímetro da região metropolitana, facilitando o acesso ao porto de Santos e ao aeroporto de Guarulhos. Participam dessa “frente de expansão logística” agentes globais como a Global Logistic Properties, multinacional especializada no setor, que chegou ao Brasil em 2012, no momento em que se iniciavam as obras dos trechos Leste e Norte. Ela e outras companhias imobiliárias brasileiras e globais tem construído e adquirido ativos logísticos como galpões industriais e centros de distribuição “nas proximidades do Rodoanel, com destaque para os entroncamentos com outras rodovias que partem da cidade de São Paulo”, numa dinâmica que tem elevado as ameaças de remoções de moradores no entorno do eixo.²⁸⁹ Terezinha Ferrari também nota a atração de plantas logísticas e industriais para o município de Mauá, devido à sua “situação geográfica privilegiada em tempo *just in time*” como “porta de entrada do trecho sul do Rodoanel”.²⁹⁰ Projetados, fabricados e montados de forma dispersa e fragmentada, os produtos tem de circular no *tempo certo* da extração até o consumidor final, de modo a não apenas acelerar a rotação do capital como “minimizar” cada vez mais toda e qualquer fricção do espaço, em um salto de produtividade sem precedentes.²⁹¹ Num desenlace que parece coroar a “ditadura do movimento” com que Virilio descreve o próprio trabalho fabril, o “ciclo cinético” do capital se vê enfim livre do “cara a cara com a força de trabalho plantada no chão da fábrica”.²⁹² desenraizado, o trabalho se multiplica pelo espaço-tempo “em direção à plenitude do trabalho abstrato”, valendo-se de termos de Francisco de Oliveira.²⁹³ O “conjunto de trabalhadores é transformado em uma soma indeterminada de exército da ativa e da reserva” – em movimento –, “que se intercambiam não nos ciclos de negócios, mas diariamente”;²⁹⁴ ou seja, a força de trabalho torna-se mais um fluxo a ser

²⁸⁸ Sandra Lencioni, “A metamorfose de São Paulo” (cit.), p. 140.

²⁸⁹ Paula Freire Santoro e Raquel Rolnik, “Novas frentes de expansão do complexo imobiliário-financeiro em São Paulo” (*Cadernos metropolitanos*, São Paulo, v. 19, n. 39, maio/ago. 2017), p. 423-424.

²⁹⁰ Terezinha Ferrari, *Fabrilização da cidade e ideologia da circulação* (cit.), p. 63.

²⁹¹ Terezinha Ferrari, *Fabrilização da cidade e ideologia da circulação* (cit.), p. 11-12. Sobre as “fricções do espaço”, ver David Harvey, *O novo imperialismo* (São Paulo, Loyola, 2004), p. 82.

²⁹² P. Arantes, “Zonas de espera”, (cit.), p. 153.

²⁹³ F. Oliveira, “O ornitorrinco” (cit.), p. 135.

²⁹⁴ *Ibidem*, p. 136. Expedientes como o contrato de trabalho intermitente e o banco de horas, nota Terezinha Ferrari – anos antes da reforma trabalhista e da explosão do trabalho sob demanda por aplicativos – permitem “que a mercadoria força de trabalho possa também ser entregue *just in time*, exatamente na

administrado e acordo com a demanda, mantida sempre em trânsito, sempre disponível para o capital.

*

Centenas de telas se enfileiram nas plataformas e corredores da mais nova linha do metrô de São Paulo, mais um caso exemplar de combinação do uso de tecnologia de ponta – trens controlados remotamente, catracas inteligentes, câmeras e microfones de vigilância – ao sufoco de sempre. Construída diretamente pela iniciativa privada sob concessão do Estado, a Linha 4 Amarela já nasceu saturada; para maximizar o retorno do investimento, nenhum metro a mais foi construído além do estritamente necessário. Os trens são mais estreitos e não há plataformas centrais nem nas estações mais movimentadas, de maneira a reduzir o diâmetro dos túneis. O trânsito torna-se intenso quando, ao desembarcar no horário de pico, os passageiros galgam espaço através da multidão aglomerada nas plataformas até se amontarem na boca das escadas rolantes, que se seguem uma após a outra, infundáveis. A forma mais eficiente encontrada para controlar os fluxos de pessoas pelos apertados corredores foi substituir praticamente todos os funcionários das estações por seguranças – quase não se vê um empregado que não vista o uniforme militaresco cinza desses trabalhadores multifunção. Durante algumas semanas de 2019, sem maiores explicações, parte deles passou a utilizar uniformes e equipamentos antimotim (com direito a escudos, capacetes, armaduras e até mesmo balaclavas cobrindo o rosto) nas estações de maior circulação – uma “equipe estratégica” testada pela empresa como “medida preventiva de segurança durante os horários de pico” – deixando transparecer, nas palavras de uma usuária assustada, a “situação de risco iminente” de um sistema sempre prestes a colapsar.²⁹⁵ Cabe aos agentes controlar a turba em trânsito, fazendo uso das tecnologias policiais adequadas, bem como perseguir e espancar quem se atreve a não pagar tarifa, mas também monitorar o funcionamento de toda a estação, fornecer informações aos usuários desorientados, resgatar acidentados e suicidas e, ainda, implementar “estratégias operacionais” de organização dos fluxos

proporção necessária para agregar valor (...) sem desperdícios ou custos, que antes eram arcados pela empresa” (T. Ferrari, *Fabricação da cidade e ideologia da circulação*, cit., p. 35).

²⁹⁵ “Vendo eles, dá a impressão de que está para acontecer alguma situação de risco iminente. Parece um cenário de guerra”, afirma uma entrevistada na reportagem “Seguranças da linha 4 do metrô de SP passam a usar escudo e touca ninja” (*Agora São Paulo*, 16 out. 2019, disponível em: <https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2019/10/segurancas-da-linha-4-do-metro-de-sp-passam-a-usar-escudo-e-touca-ninja.shtml>).

sempre que necessário, como o bloqueio físico de trechos das plataformas para favorecer “a distribuição de passageiros no interior dos trens”²⁹⁶ – distribuição que agora também é “facilitada” pela indicação da lotação de cada vagão pelos monitores nas plataformas. Décadas atrás, Virilio já denunciava a substituição do fiscal de bilhetes, “cuja função estava relacionada unicamente ao serviço, (...) pelo pessoal ambíguo da Companhia Central de Segurança do Metrô, cujo cargo é policial mais do que utilitário”, nas estações de Paris: com isso, advertia ele, “viajar sem pagar se iguala a outros delitos graves como agressão, vandalismo, sem falar no controle de identidade puro e simples, com a ajuda de patrulhas policiais, circuitos fechados de televisão etc. (...) Reencontramos aqui, inteiramente normalizadas, as condições de estado de sítio da segurança militar”.²⁹⁷

No “novo mundo do trabalho flexível”, vigora um regime de “regulação coercitiva” de proporções inauditas, flexível e móvel como a produção, no centro do qual Paulo Arantes encontra o “desígnio de recentrar o governo de populações supostamente lentas no rumo de uma outra celeridade, diversa das cadências do antigo regime fordista”:²⁹⁸ “quem não se move, fica maluco, esse é o final. / Se não pagar transporte, vai pagar pelo Gardenal”, canta Rincon Sapiência. Enquanto o tempo da reprodução ampliada do capital se comprime cada vez mais, os trabalhadores – que são a verdadeira força motriz dessa compressão – se veem presos a um círculo disciplinador de urgências e esperas cujo sentido lhes é alheio: “periferianos, distantes estamos. / Eles querem manos, minas, longe do plano. / Acesso buscamos, nos mobilizamos, / rapidez precisamos, uma taxa pagamos”.²⁹⁹ É condição central para a acumulação capitalista na cidade aprisionar a força de trabalho numa correria de sentido único, da qual ninguém tem a possibilidade de se desengajar, esgotando, junto com o tempo, todas as outras possibilidades de movimento. Para isso, o atrito com um espaço urbano moldado para a livre circulação do valor e não das pessoas – as distâncias, as filas, os congestionamentos, a tarifa e todo o sofrimento social que emana do transporte – tem um papel central. No espaço fabril, a racionalização fordista da produção cumpriu uma função fundamental na separação entre o trabalhador e seu trabalho, expropriado como valor; à medida que a acumulação ganha as dimensões do espaço urbano, o sistema de transporte torna-se peça chave na separação do trabalhador de seu próprio tempo e sua própria atividade,

²⁹⁶ “Seguranças ‘reservam’ lugar no Metrô” (*Estado de S. Paulo*, 10 mar. 2013, disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,segurancas-reservam-lugar-no-metro-imp-,1006725.amp>).

²⁹⁷ Virilio, *Défense populaire et luttés écologiques* (cit.), p. 92-93.

²⁹⁸ P. Arantes, “Zonas de espera” (cit.), p. 157-8

²⁹⁹ Rincon Sapiência, *Transporte público*, (cit.).

exteriorizada e objetivada em cidade-mercadoria.

Num regime de acumulação em que não existe “um *day after* quando já não se precisaria de altas taxas de investimento”,³⁰⁰ a mobilização total da força de trabalho é crucial para garantir níveis de inversão suficientes para manter a produção científico-tecnológica nos Centros de Pesquisa e Desenvolvimento sempre à frente da descartabilidade. Às economias da periferia do sistema, onde a acumulação não cobre nem de perto os custos dessa corrida contra o relógio, resta apenas recorrer ao financiamento externo e redobrar o dispêndio de cérebro, nervos, músculos e sentidos de uma população que já conhece de perto os mais vorazes expedientes de espoliação. É a atividade incessante dos usuários que perfaz a distância entre a inviabilidade da “cidade real” e as ficções do planejamento.³⁰¹ Deslocando as conclusões de Cristophe Dejours³⁰² da fábrica para o espaço urbano, não é difícil supor que a “defasagem irreduzível” entre a “descrição gerencial” do transporte, registrada nos relatórios de gestores, engenheiros e consultorias, e a “descrição subjetiva” que poderia ser reconstituída a partir dos relatos das dificuldades, das estratégias e improvisações cotidianas diante do caos urbano desvela “o real” da cidade: o *zelo* de quem precisa ser “ligeiro, sagaz, esperto, cauteloso, atencioso” para deslocar-se – de quem sabe seguir os protocolos, mas também burlar a fiscalização; cortar caminho, mas obedecer as filas; seguir as melhores rotas e adotar alternativas em caso de imprevistos; e, sobretudo, chegar na hora, sem atrasos. Apesar de ignorá-la sistematicamente, a logística metropolitana – verdadeiro planejamento institucionalizado da exceção – *conta* com essa mobilização, sem a qual a cidade simplesmente para. No fim das contas, talvez a “crise urbana” – terminal, mas sem desfecho à vista³⁰³ – seja mais um nome para a engenharia emergencial, tão bem sucedida quanto catastrófica, de viabilização de uma cidade cronicamente inviável, adiando o colapso sempre iminente por meio de mecanismos que transferem custos e riscos para a base da pirâmide social, ao mesmo tempo em que incrementam o controle sobre ela. É a espoliação desse contingente que mantém a infraestrutura urbana colapsada das metrópoles brasileiras em funcionamento, na sua eterna sobrevida. A *correria* das nossas

³⁰⁰ Ibidem, p. 142.

³⁰¹ Os termos são de Ermínia Maricato, “As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias” (cit.), p. 165.

³⁰² Ver Christophe Dejours, *A banalização da injustiça social* (cit.), p. 49-50 e 61-63.

³⁰³ Mais uma expressão, ao que parece, de uma aceitação de crise “sem crises”, que “não comporta mais um momento ótimo de resolução, pois é uma longa tempestade perfeita”, marcada pela “inoperância e muita gesticulação ao redor”, própria do novo regime de historicidade examinado por Paulo Arantes em seus últimos escritos (neste caso, “O nome da crise”, *Blog da Boitempo*, 2 abr. 2015, disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2015/04/10/paulo-arantes-o-nome-da-crise/>)

idades supre, com muito suor e cansaço, a ausência de condições de acumulação – entre as quais equipamentos e serviços urbanos de reprodução da força de trabalho – que nunca se desenvolveram por aqui como algum dia o fizeram centro do capitalismo. E à medida que o núcleo do sistema se periferiza,³⁰⁴ que se aprofunda a fratura e a estratificação do espaço em suas cidades, a massa dos trabalhadores – engrossada por um fluxo contínuo de imigrantes – passa a viver um sufoco que nos é bastante familiar. Do trabalhador que se cansa cada vez mais para se locomover, ao *motoboy* que arrisca a vida para levar mercadorias e documentos de um canto a outro da metrópole; de quem aperta o orçamento para pagar as parcelas de uma moto, elevando o custo e o risco do transporte em troca de um pouco mais de velocidade no ir e vir do trabalho, ao motorista de *Uber* que despende dezesseis horas por dia transportando quem pode pagar, amplia-se a espoliação na produção dos diferentes circuitos de velocidade que mantém a cidade em marcha e aprofunda-se o sofrimento social.

³⁰⁴ Ver Paulo Arantes “A fratura brasileira do mundo: visões do laboratório brasileiro da mundialização” (em *Zero à esquerda*, São Paulo, Conrad, 2004).

No curta-metragem *Paradero Norte*³⁰⁵ a câmera transita pelo terminal de ônibus da estação de metrô Tasqueña, na Cidade México, registrando o movimento do fim do dia. Em uma cena, enquanto se veem imagens do embarque dos passageiros e do ir e vir dos micro-ônibus nas plataformas, uma voz feminina relata: “outra vez sonhei que as pessoas estavam sendo levadas. Porque iam exterminar as pessoas, e estavam levando-as em caminhões de soldados. E então passavam pelas ruas e subiam toda a gente nos caminhões de soldados. (...) Então, eu me escondi debaixo de um carro e via como eles levavam os outros. E dizia: ‘por que ninguém faz nada?’”. Em algum lugar do inconsciente coletivo, transporte de massas rima com concentração e extermínio. Um vínculo centenário que se revela, entre outros capítulos da destruição racionalmente planejada, na colossal operação logística demandada pelo empreendimento concentracionário nazista, na qual Adolf Eichmann detinha uma posição central, como se entrevê ao longo do clássico relato de Hannah Arendt sobre seu julgamento³⁰⁶. Encarregado de organizar a “emigração” forçada de judeus em Viena, em Praga e, mais tarde, em todo Reich, Eichmann tornou-se um verdadeiro *expert* em transporte e coordenou, num “gigantesco trabalho de organização e administração” em meio à guerra, o deslocamento de populações inteiras, em proporções inauditas, numa Europa convertida em campo logístico. A forma de classificação da população judaica nos campos é particularmente reveladora: àqueles que não haviam cometido nenhum crime e que não eram, portanto, “judeus sob custódia” (*Shutzhaftjuden*) – os quais recebiam, paradoxalmente, um tratamento consideravelmente melhor – eram designados “judeus em transporte” (*Transportjuden*),³⁰⁷ um massivo contingente em trânsito, literalmente a “caminho do nada”,³⁰⁸ que técnicos como Eichmann recebiam ordens de encaminhar para cada vez mais longe. Mais do que “um fenômeno estático, de enclausuramento”, percebera Virilio, o *Lager* e o *gulag* foram laboratórios de “toda uma economia clássica que é a do refém, do rapto, do deslocamento”.³⁰⁹ Mesmo quando a Solução Final foi

³⁰⁵ Daniel Ulacia (dir.), *Paradero Norte*, México (2012, disponível em: <http://vimeo.com/81743844>).

³⁰⁶ Hannah Arendt, *Eichmann em Jerusalém* (São Paulo, Cia. das Letras, 1999).

³⁰⁷ Ibidem, p. 235.

³⁰⁸ Primo Levi, *É isto um homem?* (Rio de Janeiro, Rocco, 1988), p. 17.

³⁰⁹ Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 80.

oficialmente adotada, era comum que se referisse ao assassinato em massa – de acordo com as “rígidas regras de linguagem” da burocracia nazista – como “evacuação”.³¹⁰ A administração daquela população em trânsito – como já ocorrera com os grupos de apátridas por toda a Europa³¹¹ – coube naturalmente a forças policiais, especialmente as SS, em conjunto com divisões como o SD, o Serviço de Segurança onde trabalhava Eichmann. Entre as dificuldades que escritório de “assuntos judaicos” por ele chefiado tinha de enfrentar diariamente para garantir a execução de seus planos de deportação em massa dos judeus do Reich, estavam

a dificuldade em sincronizar as partidas e as chegadas, a infinita preocupação de arrancar fundos das autoridades ferroviárias e do Ministério dos Transportes, de fixar horários e direcionar trens para centros com suficiente ‘capacidade de absorção’, de ter reunido um número adequado de judeus no momento certo para que os trens não fossem ‘desperdiçados’, de obter ajuda das autoridades em países ocupados ou aliados para efetuar as prisões, de seguir as regras e diretivas com respeito às várias categorias de judeus estabelecidas separadamente para cada país e sempre variáveis (...).³¹²

Com a objetividade técnica típica da administração nazista, Eichmann empenhou-se por anos a fio para racionalizar o transporte de milhões de judeus para os campos de concentração e extermínio do leste europeu, de forma a efetuar essa “transferência” com a maior eficiência possível – em “vagões de carga, trancados por fora, e, dentro, homens, mulheres e crianças socados sem piedade, como mercadoria barata”, nas palavras Primo Levi.³¹³ “Se essa coisa tinha de ser feita, (...) era melhor que fosse feita em boa ordem” – e com “absurda precisão” –, argumentava Eichmann, orgulhoso de ter *facilitado* o destino

³¹⁰ Arendt, *Eichmann em Jerusalém* (cit.), p. 100.

³¹¹ De acordo com Hannah Arendt, a questão dos apátridas no entreguerras representou “a primeira vez em que a polícia da Europa ocidental recebeu autoridade para agir por conta própria, para governar diretamente as pessoas; (...) já não era um instrumento para executar e fazer cumprir a lei, mas se havia tornado autoridade governante independente de governos e de ministérios. (...) O fato de virem a existir campos de concentração para os mesmos grupos em todos os países, embora houvesse diferenças consideráveis no tratamento dos internos, foi característico da época: se os nazistas confinavam uma pessoa num campo de concentração e ela conseguisse fugir, digamos, para a Holanda, os holandeses a colocavam num campo de internação. Assim, muito antes do início da guerra, as polícias em muitos países ocidentais, a pretexto da ‘segurança nacional’, haviam, por iniciativa própria, estabelecido íntimas ligações com a Gestapo e a GPU, de modo que se poderia dizer que existia uma política estrangeira policial independente” (Hannah Arendt, *Origens do totalitarismo*, São Paulo, Cia. de Bolso, 2012, p. 391-392).

³¹² Hannah Arendt, *Eichmann em Jerusalém* (cit.), p. 170.

³¹³ Primo Levi, *É isto um homem?* (cit.), p. 17.

de suas vítimas.³¹⁴ Facilitar o deslocamento e a estocagem: eis até hoje o coração da logística, desde suas origens, na marcha forçada de soldados-prisioneiros, proletários-soldados. Se, como anunciava um grafite nos muros do metrô, “todo vagão tem um pouco de navio negreiro”³¹⁵, talvez seja porque também tem um pouco de camburão e dos “famosos comboios alemães, desses que não retornam”.³¹⁶

“As periferias pobres e as favelas, mas também o hospício, a caserna, e a prisão, resolvem mais um problema de circulação do que de enclausuramento e ou de exclusão”, observou Virilio, na tentativa de lançar luz sobre a “violência da velocidade” na base da pirâmide social contemporânea.³¹⁷ A contraintuitiva afinidade entre transporte e encarceramento, que ele tratou de assinalar, não soa nada disparatada para pega o ônibus lotado todo dia ou para quem conhece de perto a “gestão dos fluxos que conformam a prisão e a experiência da pena” no universo carcerário.³¹⁸ “A preocupação primordial dos responsáveis por estes gigantescos entrepostos indesejáveis em que se transformaram as cadeias estadunidenses é pragmática e funcional: ‘fazer circular’, o mais depressa possível, o fluxo inesgotável do ‘sistema’”, constatou o sociólogo Loïc Wacquant ao aventurar-se pelos meandros do Estado Penal em ascensão nos Estados Unidos.³¹⁹ O “centro de recepção e triagem” do moderno complexo correcional de Twin Towers, “o maior estabelecimento prisional do mundo”, incrustado no coração de Los Angeles às margens da autoestrada 101, é concebido para *fazer circular*, a cada dia, uma população em trânsito de até quatro mil acusados e condenados. Num périplo que pode se arrastar por mais de 24 horas, cada um deles percorre uma série de salas de espera – as quais, “sob o neon e a luz gritante das televisões que funcionam o tempo todo para ‘pacificar’ o ‘cardume’ em trânsito”, “fazem pensar insistentemente num aeroporto”, talvez porque ali, mais do que em qualquer outro espaço, o *não lugar* foi desenvolvido à perfeição – para acessar os guichês dos setores de “registro” e “classificação”, ser fotografado, tomar banho, receber o uniforme e um kit de higiene pessoal, realizar uma triagem médica e só

³¹⁴ Arendt, *Eichmann em Jerusalém* (cit.), p. 209.

³¹⁵ Frase de um trabalho do grafiteiro Bruno Perê nos muros de uma futura estação, censurado pela Companhia do Metrô (disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bpere/5975966096/>). A inspiração é o título da música de O Rappa sobre esse parente próximo dos vagões, *Todo camburão tem um pouco de navio negreiro*. “Pra nós navio negreiro, / pro patrão uma nau. (...) / Pra nós é cárcere, / Na visão deles, vantagem”, canta Robsoul em *Descatraca* (2013, disponível em <http://youtu.be/lrDsSCEq1Ho>).

³¹⁶ Primo Levi, *É isto um homem?* (cit.), p. 17.

³¹⁷ Paul Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 23.

³¹⁸ Rafael Godói, *Fluxos em cadeia* (São Paulo, Boitempo, 2017), p. 112.

³¹⁹ Loïc Wacquant, *Punir os pobres: a nova gestão da miséria nos Estados Unidos* (Rio de Janeiro, Revan, 2007), p. 218.

então ser encaminhado ao “alojamento” que lhe foi destinado.³²⁰ Um viaduto “com duzentos metros de extensão e vários elevadores” liga o centro de seleção a um imenso terminal rodoviário “onde dezenas de ônibus chegam continuamente, noite e dia”, despejando detentos nas abarrotadas celas de transferência ou despachando-os para tribunais e outras penitenciárias.³²¹ Essa “modalidade de prisão sobre rodas” – dentro da qual os internos são acorrentados e isolados aos pares, em pequenas jaulas, às vezes por horas a fio, enquanto não vagam lugares nas celas de espera – conecta a rede penitenciária de Los Angeles e perfaz a ligação logística de seu estoque com os fluxos processuais do sistema judiciário. A pesquisa de Wacquant esbarrou, ainda, com seus congêneres marítimos, como a gigantesca barcaça prisional ainda hoje em operação no cais do complexo carcerário de Rikers Island, destinada a absorver o “excedente crônico” de detentos da cidade de Nova Iorque – dispositivos que remetem a toda uma linhagem ancestral de prisões flutuantes, do desterro, em que o próprio transporte é a pena, à detenção de suspeitos de terrorismo em embarcações da marinha norte-americana.³²²

No estado com a maior população carcerária do Brasil, a intensa circulação de detentos entre as 175 unidades de um parque penitenciário em pleno processo de “expansão interiorizada”³²³ e os tribunais ocorre a bordo dos odiados “bondes”. Os relatos da viagem na carroceria dos caminhões da Secretaria de Administração Penitenciária do estado de São Paulo registrados por Karina Biondi são tenebrosos: algemados e amontoados num cubículo de lata sem ventilação, frequentemente saturado de fumaça do motor a diesel, terrivelmente quente e sem assento para todos, dezenas de presos atravessam o interior paulista a solavancos, em itinerários que incluem quantas paradas forem necessárias e podem se alongar por um dia inteiro. Muitos passam mal e “alguns chegam a desmaiar”.³²⁴ Também por aqui os fluxos convergem para centros especializados, que se estabeleceram como “unidades de trânsito” – a exemplo da penitenciária de Dracena, na região oeste, bem como de um dos centros de detenção

³²⁰ Ibidem, p. 315-320.

³²¹ Ibidem, p. 319-320 e 253-254, onde se lê: “uma grande parte dos recursos da Los Angeles County Jail, como de todas as casas de detenção do país, é absorvida pela organização do transporte dos intimados e dos acusados até as autoridades judiciárias”.

³²² Diferentes navios-prisão também navegaram pela costa brasileira, das “presigangas” do século XIX ao velho transatlântico Raul Soares. É significativo que, durante sua campanha em 2018, o ex-governador Wilson Witzel tenha se proposto a reativar a prática no Rio de Janeiro (Stefano Salles, Witzel fala em covas e navios-presídios para criminosos, em encontro com agentes da segurança, *O Globo*, 24 out. 2018, disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/witzel-fala-em-covas-navios-presidios-para-criminosos-em-encontro-com-agentes-da-seguranca-23182795>).

³²³ Ver Rafael Godoi, *Fluxos em cadeia* (cit.), cap. 4 e o mapa interativo do site da Secretaria de Administração Penitenciária (disponível em: <http://www.sap.sp.gov.br/uni-prisionais/pen.html>)

³²⁴ Karina Biondi, *Junto e misturado* (São Paulo, Terceiro Nome, 2010), p. 34-35 e 182-183.

provisória de Pinheiros e da penitenciária masculina de Parelheiros, na capital – e funcionam como “‘rodoviárias’ do sistema prisional paulista, onde se concentram presos (...) para serem encaminhados ao interior, e também ficam alguns presos que vem de lá comparecer a audiências nos fóruns da região metropolitana”.³²⁵ A análise da geografia carcerária do estado empreendida por Rafael Godoi revela uma série de estratégias de gestão da “distribuição das penas no espaço” em que a distância, entre outros elementos, “funciona como um modulador – ou intensificador –” dos castigos.³²⁶ É comum que os presos narrem sua história no interior do sistema penitenciário como uma sucessão de lugares, um trajeto pelo território estadual em que cada passagem implica diferenças no cotidiano prisional, na condução judicial dos processos e nas possibilidades de acesso pela família. “A experiência de ser punido em São Paulo é a de uma intensa circulação por todo o estado”, constata o autor, que desvela no sistema carcerário paulista, a cada passo da investigação, um conjunto articulado de “expedientes que produzem e regulam uma multiplicidade de fluxos” de pessoas, coisas e informações³²⁷ – e não apenas “espaços de interrupção do fluxo”, de “ausência de motricidade” como Virilio chegou a sugerir.³²⁸ A “segregação própria do cárcere” aparece, então, como “efeito de uma triagem na qual alguns fluxos são interrompidos e outros liberados”, de uma “permeabilidade seletiva” que articula o intra e o extramuros, numa forma de controle que se exerce produzindo, policiando e bloqueando fluxos – toda uma *logística*, em suma, que determina continuamente bloqueios e destinos.³²⁹

Nada muito diferente do que acontece em uma cidade. Das continuidades entre transporte e prisão, circulação e controle, dava indícios o fundo punitivo do termo *penalty*, que designa, no vocabulário técnico, a tentativa de quantificar o sofrimento que adversidades nos deslocamentos – como desconforto, esperas ou necessidade de baldeação – impõem aos que se deslocam. Diferentes estudos se propõem a estimar a chamada “penalidade de transbordo” para aprimorar os modelos matemáticos usados no planejamento de sistemas de transportes.³³⁰ Analisando o que chamam de “valor subjetivo do tempo gasto em viagem”, Alan Horowitz e Nick Thompson afirmam que “o tempo

³²⁵ Rafael Godoi, *Fluxos em cadeia* (cit.), p. 181.

³²⁶ *Ibidem*, p. 180.

³²⁷ *Ibidem*, p. 16, 184.

³²⁸ Paul Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 23.

³²⁹ *Ibidem*, p. 193, 208.

³³⁰ Ver Rinaldo Azevedo Cavalcante, *Estimativa das penalidades associadas com os transbordos em sistemas integrados de transporte público* (dissertação de mestrado em engenharia de transportes, UFRJ, Rio de Janeiro, 2002).

gasto esperando, seja no início da viagem ou durante um transbordo, é percebido pelos passageiros como pior que o tempo gasto dentro do veículo”.³³¹ Em um manual preparado para a *Federal Highway Administration* dos Estados Unidos, os dois especialistas sugerem que o tempo gasto de diferentes formas durante o deslocamento tem custos diferentes para o usuário (sejam esses custos expressos em tempo viajando sentado ou em dinheiro): o “custo” do tempo gasto em filas, caminhando com bagagem ou viajando em pé é, por exemplo, três vezes maior que o “custo” do tempo gasto viajando sentado. Assim, em boa parte dos modelos de planejamento atuais, o tempo de viagem dentro veículo e o “tempo excedente” – gasto entre acesso, esperas e transbordo – têm padrões de medida distintos: no cálculo do custo total da viagem em unidades de tempo, que serve de base para prever as escolhas dos usuários, o tempo fora do veículo é multiplicado por um “fator de ponderação” que varia, dependendo do modelo adotado.³³² Além do tempo gasto em transferência, porém, os especialistas identificam outro componente da “penalidade de transbordo” independente do tempo: por mais rápido que seja o transbordo, a troca de veículo por si só gera uma “insatisfação”, um “custo” que se soma ao custo do tempo de transbordo.

A distribuição social desses custos, no entanto, é desigual: como a estimativa dos custos do deslocamento é feita, na maior parte das vezes, sob o denominador comum do dinheiro, o cálculo monetário dos prejuízos e benefícios de um trajeto ou de um transbordo tem frequentemente como base a média salarial dos usuários do percurso ou da região analisada.³³³ O uso de técnicas que introduzem uma racionalidade financeira (ou da aparência dela) no planejamento urbano e na aplicação do orçamento público tende a tornar “difícil justificar investimentos nas necessidades de pessoas pobres”, destaca Eduardo Vasconcellos.³³⁴ É racionalmente preferível, portanto, *punir os pobres*: para o planejador, a imobilização do trabalhador de baixa qualificação representa menos prejuízo econômico global porque seu tempo vale menos. (E o mesmo vale para sua morte: na avaliação econômica de possíveis impactos de um projeto, como um aumento

³³¹ Alan Horowitz e Nick Thompson, *Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities* (Relatório Final, U.S. Department of Transportation, 1994), p. 19 e 21.

³³² Ver Michael J. Bruton, *Introdução ao planejamento de transportes* (Rio de Janeiro, Interciência, 1979), p. 93 e 141; Calvalcante, *Estimativa das penalidades associadas com os transbordos em sistemas integrados de transporte público* (cit.), p. 43, e Horowitz e Thompson, *Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities* (cit.), p. 19.

³³³ Eduardo Alcântara de Vasconcellos, *Transporte urbano nos países em desenvolvimento* (cit.), p. 83-86.

³³⁴ Se a taxa de retorno “embutida no ‘investimento’ for superior ao que o mercado financeiro pagaria pela aplicação do valor que está sendo gasto na obra ou no projeto, então o projeto é considerado adequado”, explica Eduardo Alcântara de Vasconcellos, *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas* (cit.). Ver também Bruton, *Introdução ao planejamento de transportes* (cit.), p. 170-172.

dos acidentes de trânsito, o “custo da vida humana” é computado pela “produção futura perdida pela pessoa que morre” – o que no caso de desempregados pode ter o efeito sinistro de um “resultado negativo” – ou ainda, numa espécie sequestro hipotético, pela “disposição a pagar”, definida pelo suposto “valor que a pessoa atribui a sua vida” traduzido, por exemplo, pelo prêmio do seguro de vida.)³³⁵

O planejamento de transportes consiste, como se vê, em uma eficiente técnica de distribuição da violência da locomoção de acordo com o critério da seletividade econômica, que também está entre os pressupostos dos modelos de estimativa da demanda de deslocamento.³³⁶ Nascidos da metodologia econômica de cálculo de oferta e procura, os processos de simulação tradicionais atrelam o volume da “demanda de viagens” de uma determinada região a três condicionantes esclarecedoras: o desempenho do sistema preexistente de transportes, o nível de atividade econômica e o perfil socioeconômico da população. Ao assumir as condições de mobilidade dadas como determinantes da procura e, conseqüentemente, da oferta de serviço, o planejamento mostra-se limitado a reproduzir, de maneira calculada, “a situação presente no futuro”, numa “profecia autojustificadora”.³³⁷ Longe do centro expandido de São Paulo, nas periferias onde a rede de transportes já é precária e a atividade econômica pode até ser intensa, mas não é formalmente reconhecida, as equações só poderão indicar uma demanda baixa por deslocamento³³⁸. Mais do que isso, ao fixar perfis socioeconômicos – definidos por “características como nível de renda, nível de acesso a automóvel, tamanho do domicílio e estrutura do domicílio”, por exemplo³³⁹ – menos “predispostos” a deslocar-se do que outros, a matemática do transporte automaticamente imputa aos pobres a pena de uma malha logística que parece dimensionada para fazer sofrer e aprisionar. No transporte, como no encarceramento, “o tempo morto da espera punitiva é uma questão de classe”.³⁴⁰

A “política de locomoção mecânica das massas”, alertava Illich, está intimamente ligada ao controle social: “o desenvolvimento dos transportes como indústria reduz a igualdade entre as pessoas”, “cria novas distâncias físicas e sociais” e “limita a mobilidade pessoal dentro de um sistema de rotas traçadas a serviço das indústrias, das

³³⁵ Ibidem, p. 82.

³³⁶ A explicação é de Henrique Primon, em alguns parágrafos sobre “Periferia e Planejamento de Transportes” que não chegaram a ser publicados.

³³⁷ Eduardo Vasconcellos, *Transporte urbano nos países em desenvolvimento* (cit.), p. 72 e 79.

³³⁸ Ibidem, p. 69.

³³⁹ ITDP e Ministério das Cidades, *Manual do BRT* (cit.), p. 164.

³⁴⁰ Paulo Arantes, “Zonas de espera”, (cit.), p. 151.

burocracias e dos militares”, convertendo as pessoas em “*prisioneiras* do veículo que as leva, todos os dias, da casa ao trabalho”³⁴¹. “A penitência dos asilados modernos”, como observa Virilio, “vem do caráter linear e contínuo do movimento” – uma verdadeira “inércia carcerária” – e “não mais apenas de um encarceramento”.³⁴² Sem o saber (ou sem se importar), a literatura especializada já descrevia o planejamento de transportes essencialmente como um cálculo de penalidades e compensações, devidamente quantificadas (monetizadas, se preciso) e balanceadas. O vocabulário dessa engenharia de processamento de pessoas – que ecoa a “objetividade” observada por Hannah Arendt no principal técnico de transporte de carga humana do Terceiro Reich – dava sinal, assim, de uma potente dimensão punitiva do sistema de transportes: sob tal prisma, ele aparece como um *sistema de penas*, ou melhor, um sistema disciplinador de *esperas* – em que não é simplesmente o tempo que conta, mas o grau do suplício infligido (da fila no terminal à disciplina corporal do aperto no “horário de pico”) –, meticulosamente calculadas por modelos matemáticos e imputadas à massa subalterna em trânsito, um “sofrimento social disciplinador” administrado aos trabalhadores na forma de uma série fracionada de humilhações.

Embalado pelo imperativo “proibido estacionar!”, o capitalismo contemporâneo pune immobilizando a ralé em uma espera destituída de qualquer horizonte além de umas poucas horas de sono antes que tudo se repita novamente. “A espera parece ser 'parte da ordem das coisas' para os pobres”, cuja rotina é atravessada por “processos temporais por meio dos quais se reproduz a subordinação política”, conclui Javier Auyero a partir de uma incursão nas filas obter documentos de identidade e para cadastrar-se em programas sociais na Argentina.³⁴³ Ele descobre, ali, uma manifestação cada vez mais violenta da desigualdade social, na direção contrária do “novo papel” redistributivo do Estado então proclamado pelos governos da região.³⁴⁴ Ao reconstruir as continuidades entre a política de “despejos *express*” adotada em 2009 pelo governo da cidade de Buenos Aires e os “corredores incômodos” das agências estatais que administram programas de auxílio à moradia e à alimentação, ele expõe o elemento menos visível da regulação armada da miséria, igualmente importante no modelamento das condutas: as demoras extenuantes e inteiramente normalizadas que marcam os “encontros cotidianos dos pobres com o

³⁴¹ Illich, “Energia e equidade” (cit.), p. 43-4, grifo meu.

³⁴² Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 67 e *Ville panique* (cit.), p. 106.

³⁴³ Javier Auyero, *Pacientes del Estado* (Buenos Aires, Eudeba, 2016), p. 16 e 31.

³⁴⁴ *Ibidem*, p. 37.

Estado”.³⁴⁵ “A dominação política cotidiana é isso que acontece quando aparentemente não acontece nada, quando as pessoas ‘apenas esperam’”.³⁴⁶ O poder habita as salas de espera, as filas, as plataformas de embarque, as vias expressas congestionadas, os ônibus, os vagões, as celas abarrotadas – todos “locais de grande circulação”, como Virilio não se cansa de lembrar, onde se executa o “manejo da experiência do tempo dos pobres”, produzindo um imenso e cruel coágulo de tempo morto.³⁴⁷ “Fazer esperar já é punir, na exata medida que não se pune mais para corrigir, mas para agravar um estado indefinido de expiação e contenção” – “no limite, contenção do próprio tempo”, o que, diante da pressão temporal permanente que caracteriza nossa época, só pode ser fonte de “dor, incapacidade e impotência”, afinal, “o estacionamento é a morte”.³⁴⁸

*

Numa cena de fevereiro de 2014, a câmera filma um jovem de cabeça baixa, sentado dentro da delegacia. Ele é acusado de disparar o rojão que causou a morte do cinegrafista de uma grande rede de televisão durante um protesto contra o aumento da tarifa de ônibus no Rio de Janeiro. Acossado pela repórter da mesma emissora, que inquire, ameaçadora: “por que você fez isso?”, ele não se declara culpado ou inocente; tampouco se cala:

Eu lamento pela morte do Santiago. Mas (...) o povo sofre todo dia, né? As pessoas ficam cansadas. Eu sou trabalhador. Pego trem cheio todos os dias. Tô cansado de pegar o trem cheio, botar a minha marmita dentro do trem, e minha marmita ter que azedar, ficar com fome no trabalho. (...) Eu lamento, porque é um trabalhador igual a mim.³⁴⁹

Nas palavras daquele “manifestante violento”, como o descreveram a polícia e a imprensa, transparece o lamento de um trabalhador cansado, que desapareceria sob o clamor pela aprovação de leis “antiterror” (atendido com algum atraso pela legislação sancionada dois anos mais tarde pela presidente Dilma Rousseff, já prestes a ser

³⁴⁵ Ibidem, p. 21, 25 e 83.

³⁴⁶ Ibidem, p. 37.

³⁴⁷ Virilio em *Velocidade e Política* (cit.), p. 73 e Javier Auyero, *Pacientes del Estado* (cit.), p. 193.

³⁴⁸ P. Arantes, “Zonas de espera” (cit.), p. 150-158 e Virilio, *Velocidade e política* (cit.), p. 72.

³⁴⁹ A cena aparece no documentário de Júlia Murat, *Operações de garantia da lei e da ordem* (Brasil, 2017, disponível em: <https://vimeo.com/226910664>).

defenestrada). O lamento, rapidamente esquecido pelos jornais, traz as marcas de um terror real, que as medidas de segurança tratam de manter em operação: um cansaço, uma “sensação coletiva de sofrimento” produzida diariamente em ônibus e vagões abarrotados, contra a qual se revolta outro potencial terrorista noutra cena, filmada por Sergio Bianchi.³⁵⁰ “Não dá pra ter uma vida decente nesse aperto. (...) Se você é obrigado a ficar nesse enrosco três horas por dia pra ir e pra voltar do trabalho, não dá pra acreditar que sua vida é decente”, sentencia, em meio aos empurrões dentro de um coletivo lotado, o ácido garçom representado por Dan Stulbach em *Cronicamente inviável*. Em uma terceira cena, que poderia muito bem ser a mesma, um passageiro da vida real se pergunta, dentro de um ônibus saindo do Terminal Grajaú, no extremo sul de São Paulo: “como é que classifica isso aqui? É um transporte coletivo? Não é, cara. Isso aqui é *humilhação coletiva*”.³⁵¹

Do outro lado do continente, onde um aumento da passagem detonou, há poucos anos, uma nova explosão social violenta – cujos alvos preferenciais foram as estações de metrô, destruídas às dezenas na primeira noite de protestos, juntamente com um bom número de ônibus, é claro –, uma socióloga vem descrevendo o papel central dos transportes na “produção do cansaço e da agonia cotidiana”.³⁵² Mapeando a desigualdade e a irritação nas interações diárias em Santiago, Kathya Araujo coleciona há mais de uma década observações de campo sobre a vida que, “durante várias horas por dia, é vivida e consumida” no sistema de transporte. Ele aparece, em suas entrevistas, como um angustiante “buraco negro que consome energia”, onde as pessoas são “tratadas como animais”, expostas “ao calor, à superlotação, à ansiedade e, sobretudo, ao maltrato”.³⁵³ “Considerado por muitos a grande expressão da modernidade do país”, o metrô de Santiago é, ao mesmo tempo, segundo a pesquisadora, “expressão condensada e exponencial” do “maltrato institucional” e da “guerra contra outros” deflagrada nos mais diversos campos sociais: “o metrô se converteu numa espécie de metáfora do que ocorria na sociedade”.³⁵⁴ Como as manifestações no Chile parecem confirmar, também ali o transporte figura como símbolo privilegiado de uma forma de violência e de sofrimento

³⁵⁰ Sergio Bianchi (dir.), *Cronicamente Inviável* (Brasil, 2000).

³⁵¹ *Humilhação Coletiva* (Filmagens Teste, 2013, disponível em <http://youtu.be/cuXKJvLHUgM>).

³⁵² Kathya Araujo e Danilo Martuccelli, “La jungla del transporte” (em *Desafíos Comunes: retrato de la sociedad chilena e sus individuos*, II, Santiago, Lom Ediciones, 2012).

³⁵³ *Ibidem*.

³⁵⁴ Kathya Araujo, “La percepción de las desigualdes: inracciones sociales y procesos sociohistoricos. El caso de Chile” (*Desacatos*, n.59 México, jan./abr. 2019) e Kathya Araujo, “Elites e políticos chilenos exageraram no arrocho da população, diz pesquisadora” (entrevista a Paula Molina, *BBC News Brasil*, 22 out. 2019, disponível em <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-50104595>).

na cidade. “Deslocar-se em Santiago é, para muitos, uma experiência habitual limite, ao mesmo tempo diária e extrema”, atravessada continuamente por uma “luta pelo espaço”, que é também uma “luta pelo tempo”.³⁵⁵

O sufoco diário no transporte coletivo é mais uma face da “situação de emergência cotidiana dos pobres”, com que se deparara Auyero nas periferias de Buenos Aires.³⁵⁶ “Apesar da grande quantidade de pessoas nas plataformas das estações, das dificuldades para entrar [nos vagões] e de seu estado sempre à beira do colapso, a normalidade aparente é tom do metrô”, nota sua colega chilena.³⁵⁷ O esgotamento descrito por ela é resultado de uma mobilização forçada e permanente: “você não sobe, te sobem, na realidade”, explica uma de suas entrevistadas – “objetos das técnicas” de transporte, os corpos em trânsito eram frequentemente chamados de “bonecos” pelos motoristas de ônibus entrevistados por Janice Caiafa no Rio de Janeiro (ou “peças”, pelo sargento das SS no sombrio relato de Primo Levi).³⁵⁸ Nos relatos Kathya Araujo, os mesmos usuários que reclamam dos empurrões mal percebem que estão a empurrar quem segue a frente, colaborando de forma ativa e automática para a continuidade do fluxo humano. Nos horários de pico, a violência da locomoção em massa estabelece uma “restrição tácita a certas presenças no metrô”: corpos lentos, de crianças, idosos ou deficientes, tornam-se mais raros e despertam irritação.³⁵⁹ A indiferença ao outro e a banalização do sofrimento nessa “situação limite”, em que é normal agredir e ser agredido, remetem às formas de defesa contra a consciência da própria cumplicidade no agravamento da adversidade social tal como analisadas por Christophe Dejours no ambiente de trabalho contemporâneo (eis outro motivo para que o transporte atue como metáfora eficiente da sociedade).³⁶⁰ “Não há drama”, escreve Araujo. “Há concentração”.³⁶¹ “Corpo e mente são mantidos num estado de permanente mobilização”³⁶² em que é necessário manter atenção redobrada aos protocolos e às regularidades dos deslocamentos, bem como lançar mão de estratégias sedimentadas pela experiência diária na competição generalizada pelo

³⁵⁵ Kathya Araujo e Danilo Martuccelli, “La jungla del transporte” (cit.).

³⁵⁶ Auyero, *Pacientes del Estado* (cit.), p. 190.

³⁵⁷ Kathya Araujo, *La calle y las desigualdades interaccionales* (Documentos de trabajo PNUD, Chile, set. 2016), p. 26.

³⁵⁸ Na gíria dos motoristas de ônibus do Rio de Janeiro os passageiros são sarcasticamente chamados de “bonecos” – que balançam “pra lá e pra cá” ao sabor dos solavancos do veículo (Janice Caiafa, *Jornadas urbanas*, cit., p. 160-163). Ver Primo Levi, *É isto um homem?* (cit.), p. 16.

³⁵⁹ K. Araujo, *La calle y las desigualdades interaccionales* (cit.).

³⁶⁰ Dejours, *A banalização da injustiça social* (cit.), p. 21.

³⁶¹ K. Araujo, *La calle y las desigualdades interaccionales* (cit.), p. 30-31.

³⁶² Os termos são de Marcuse, em sua descrição da “sociedade da mobilização total” (Herbert Marcuse, *Ideologia da sociedade industrial*, Rio de Janeiro, Zahar, 1967, p. 37.)

tempo e pelo espaço. No centro de toda essa logística urbana, a *mobilização total* da massa condenada ao trânsito: a espera dentro de ônibus, vagões e automóveis é uma *espera ativa*, da qual dependem os expedientes de circulação; uma “proatividade” pautada pela urgência – como aquela que Rafael Godoi encontrou atrás das grades, num sistema penitenciário que incita detentos e familiares “a mobilizarem-se cotidianamente para garantir condições mínimas de sobrevivência na prisão” e agilizar os trâmites processuais da condenação e da execução penal³⁶³ – que converte usuários de um e outro sistema em “mobilizados da imobilidade”.³⁶⁴

Na fila para o embarque, é preciso fazer “os movimentos corretos”, ocupar “o espaço adequado ao local e à hora”. Uma vez a bordo, a impaciência diante da contenção do tempo no imenso parêntese do transporte cede lugar, aos poucos, à “anestesia” do deslocamento, “o meio sono, o esquecimento”. Durante o trajeto do ônibus lotado ao final do dia – o tempo em suspenso no qual se passa o romance de Rubens Figueiredo de que me valho aqui –, reinam o cansaço e o “torpor dos engarrafamentos em cadeia”.³⁶⁵ Mas iminência do choque – que, se acompanharmos Virilio, de alguma forma já veio, e consiste justamente nesse estado de emergência – ainda transparece nos olhos do motorista vistos de relance no retrovisor: “de costas, ele vigiava o marasmo dos passageiros, já na expectativa de alguma mudança, alguma reviravolta iminente”.³⁶⁶ No avesso da urgência, a monotonia do fim do mundo, dessa “situação em que tanto a morte como a vida são retardadas com a mesma eficácia” nas *esperas em trânsito* “de quem chega permanentemente sem nunca chegar de verdade”.³⁶⁷ Talvez a imagem de sufocamento que marca a experiência cotidiana de circulação na metrópole contemporânea seja do tipo daquela que se repete reiteradamente em Kafka, na análise de Günther Anders: o sufocamento de uma *prisão negativa*, em que não se “está preso por dentro, mas por fora”, condenado a uma errância sem sentido nem fim – perfeitamente condensada por um autor que respirava os mesmos ares, nas primeiras linhas de *Berlim Alexanderplatz*, ao descrever o início das desventuras de seu protagonista:

³⁶³ Rafael Godoi, *Fluxos em cadeia* (cit.), p.119, 128 e 190.

³⁶⁴ Paulo Arantes, “Depois de junho a paz será total” (cit.), p. 403.

³⁶⁵ Rubens Figueiredo, *Passageiro do fim do dia* (São Paulo, Cia. das Letras, 2010), p. 11 e 177-179.

³⁶⁶ *Ibidem*, p. 180. Em meio aos boatos de protestos e incêndio de coletivos, paira, no ônibus de *Passageiro do dia*, um “tempo em que (quase) tudo pode acontecer”, como “a espera que se experimenta nas prisões paulistas” (Rafael Godoi, *Fluxos em cadeia*, cit., p. 112).

³⁶⁷ As citações são de Hannah Arendt, sobre a particular forma existência engendrada pelos campos de concentração (*Origens do totalitarismo*, cit., p. 589), e Günther Anders, acerca das narrativas kafkianas (*Kafka: pró e contra*, São Paulo, Perspectiva, 1969, p. 39).

Estava diante da prisão de Tegel, livre. (...) Deixou bondes e mais bondes passarem, pressionava as costas contra o muro vermelho e não saía do lugar. O guarda do portão passou algumas vezes por ele, apontava-lhe seu bonde, ele não ia embora. O momento horrível chegara (...), os quatro anos acabaram. Os batentes de ferro preto do portão que observava há um ano com crescente repulsa (...) estavam fechados atrás dele. Lá dentro, os outros cumpriam pena, carpintejavam, envernizavam, selecionavam, colavam, ainda tinham dois anos, cinco anos. Ele estava parado no ponto do bonde.

A pena começa.³⁶⁸

³⁶⁸ Alfred Döblin, *Berlin Alexanderplatz* (São Paulo, Martins Fontes, 2019), p. 13.

Considerações finais

Em meados do século XIX, adotou-se oficialmente no sistema carcerário inglês o que ficou conhecido como “princípio da menor elegibilidade” – “o *leitmotiv* de toda a administração carcerária” por vir, na análise clássica de Rusche e Kirchheimer – segundo o qual “o limite mais alto para as despesas com os prisioneiros era (...) determinado pela necessidade de manter seu padrão de vida abaixo do padrão das classes subalternas da população livre”.³⁶⁹ Não é difícil reencontrá-lo em vigor até hoje por aqui noutro dispositivo prisional: o sistema de transporte, é claro. “No caso de São Paulo”, escreve Eduardo Vasconcellos, “as diferenças em eficiência e conveniência entre automóveis e ônibus são tão grandes que a opção pelo automóvel aparece como inevitável para aqueles que podem exercê-la”.³⁷⁰ Ou, por outra: o limite mais alto para o investimento em transporte coletivo é determinado pela necessidade de manter a qualidade do serviço invariavelmente abaixo das possibilidades oferecidas pelo transporte individual, garantindo, à indústria automobilística, uma demanda em contínuo crescimento. O rodoviarismo que orientou as políticas urbanas nos últimos cem anos estruturou uma extensa e custosa malha viária que assegura ao automóvel uma circulação quase ilimitada, enquanto os demais passageiros ficam à mercê da precariedade dos ônibus, metrô e trens (que, a depender do trajeto, operam em itinerários escassos e baixa frequência), quando não podem contar apenas com os próprios pés.³⁷¹ Essa distribuição extremamente desigual do acesso à cidade representa um gigantesco e contínuo subsídio estatal à indústria automobilística, ao qual se soma uma série de isenções fiscais, especialmente dirigidas aos produtos voltados para os consumidores de baixa renda, como o carro 1.0 e a motocicleta de baixa cilindrada. No auge da crise estrutural do sistema de transporte coletivo, desenrola-se o intenso e lucrativo “processo de motorização individual da sociedade brasileira”, incentivado pelo Estado e consolidado, segundo Eduardo Vasconcellos, “no final da década de 2000”, quando “a maioria dos domicílios do país

³⁶⁹ Inspirado no utilitarismo de Jeremy Bentham e incorporado à *Poor law* de 1834, o “princípio da menor elegibilidade” é adotado, segundo os autores, num contexto de revolta das classes proprietárias contra as crescentes despesas da assistência pública (Otto Rusche e George Kirchheimer, *Punição e estrutura social*, Rio de Janeiro, Revan, 2004, p. 135 e 153).

³⁷⁰ E. Vasconcellos, *Transporte urbano nos países em desenvolvimento* (cit.), p. 120.

³⁷¹ E. Vasconcellos, *Políticas de transporte no Brasil* (cit.), p. 39.

passou a contar com, ao menos, um veículo motorizado”.³⁷² Enquanto o tempo médio de uma viagem de transporte coletivo em São Paulo representa mais que o dobro da duração média de uma viagem de automóvel, o gasto com combustível e estacionamento é similar ao preço da passagem – no caso da motocicleta, chega a ser três vezes menor.³⁷³ Quem pode escapar do cativo do transporte público vai correndo comprar um carro – ou uma moto – em prestações a perder de vista.³⁷⁴

“Uma parte significativa dos compradores substituiu o transporte público pela motocicleta, seja pelo menor custo, seja pela qualidade do transporte público”, informa um relatório da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, segundo o qual cerca de quatro quintos dos consumidores optaram por financiamento ou consórcio e três quartos usam a moto “para ir e voltar do trabalho ou da escola”.³⁷⁵ Mas a liberdade sobre duas ou quatro rodas não significa que locomover-se deixa de dar trabalho: o deslocamento automotor pode representar um aumento dos custos de transporte transferidos para a força de trabalho (entre financiamento, depreciação e manutenção, além do combustível e do estacionamento) e uma intensificação de outra ordem na produção da própria circulação, marcada por estresse, cansaço e tensão – seja na espera encaixotada dos congestionamentos, seja na eterna iminência do choque em alta velocidade. “Trabalhadores de baixa qualificação e rendimento hoje arcam com os custos de seu transporte, mas mais do que isto, arcam com os riscos que pesam menos na balança do que a imobilidade urbana que têm de enfrentar”, escreve Ludmila Abílio. “Assim, a expansão da frota de motocicletas está diretamente relacionada à transferência de riscos

³⁷² Ibidem, p. 95.

³⁷³ Ibidem, p. 9. Ver também Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos, *Relatório-síntese da pesquisa origem destino 2017* (São Paulo, 2019, disponível em: http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017_final_240719_versao_4.pdf).

³⁷⁴ Esse cativo ganharia contornos ainda mais sinistros durante a pandemia, quando o confinamento em vagões e trens passou a representar um alto risco de contaminação para quem nunca teve a escolha de ficar em casa. Um estudo liderado por Raquel Rolnik apontaria uma forte relação entre a circulação para o trabalho pelo transporte coletivo e as áreas da cidade de São Paulo com maior concentração de casos de covid-19. Para piorar, o imperativo da “produtividade” levaria a uma drástica redução frota em operação diante da queda do número de passageiros, gerando mais aglomeração nos terminais e no interior dos ônibus. Tudo indica, assim, que a motorização individual e a redução das viagens de ônibus estão entre as tendências aceleradas pela pandemia. (R. Rolnik e outros, “Circulação para trabalho explica concentração de casos de Covid-19”, *Labcidade*, FAU-USP, 30 jun. 2020, disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/circulacao-para-trabalho-inclusive-servicos-essenciais-explica-concentracao-de-casos-de-covid-19>; R. Rolnik, “No ano em que o coronavírus reinou, o transporte coletivo naufragou”, *Labcidade*, FAU-USP, 18 dez. 2020, disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/no-ano-em-que-o-coronavirus-reinou-o-transporte-coletivo-naufragou/>; e Vinicius Torres Freire, “Após epidemia, uso de trem, ônibus e metrô cai até 34% em SP”, *Folha de S. Paulo*, 4 jun. 2022.)

³⁷⁵ Abraciclo, *Dados do setor, perfil do consumidor* (2010 citado por E. Vasconcellos, *Políticas de transporte no Brasil*, cit., p. 138).

e de custos ao trabalhador”.³⁷⁶ Diante da urgência das ruas congestionadas de uma metrópole que não pode parar, os trabalhadores equacionam alta velocidade com baixo custo às custas da própria segurança. A economia de tempo se traduz em mais trabalho, mais gastos, ou mais riscos – em uma subsunção ainda mais completa, em suma, à lógica da aceleração que está no cerne da acumulação contemporânea.

Em seu estudo sobre o trabalho invisibilizado das revendedoras de cosméticos, nas quais os papéis de trabalhadora e consumidora se embaralham de forma quase indiscernível, Ludmila Abílio aponta para uma tendência à transferência de trabalho não pago para o consumidor em diversos setores da economia urbana – a começar pelas cadeias de *fast food*, em cujos balcões ou serviços *drive-thru* encontramos, soldadas “num bloco só a nova ‘pressa urbana’ e a fila que a modula, ora acelerando, ora retardando, dosando a ansiedade dos que esperam, dóceis embora impacientes”.³⁷⁷ Como lembra Paulo Arantes, na trilha de Isleide Fontenelle, “fazer fila para conseguir comida numa lanchonete banal deixa de sê-lo quando nos damos conta de que isso só ocorria em prisões, situações de guerra ou indigência econômica extrema”. Décadas depois da inauguração do primeiro McDonald's, sob o “estado de emergência econômico” que nos assola, dissemina-se um “trabalho sem formas realizado no ato do consumo”, um “trabalho do consumidor”, na expressão de Marie-Anne Dujarier recuperada por Ludmila Abílio: uma “autoprodução dirigida”, “na qual o consumidor é posto para trabalhar – não por escolha, mas por falta de opção”.³⁷⁸ A “transferência coercitiva de tarefas”, que implica, é claro, o desenvolvimento de uma série de “técnicas de vigilância e controle sobre o cliente”, engendra uma espécie de “coprodução” ou “consumo produtivo”, não raro acompanhado por uma transferência de riscos e custos – um consumo “que dá trabalho” como é, há muito tempo, o “consumo coletivo” de transporte e outros serviços pelas camadas pobres das cidades brasileiras. Sem querer abusar do novo jargão, faz tempo que nosso capitalismo periférico é um adepto do *crowdsourcing*, com direito a muito mutirão e correria, além de uma multidão de catadores de latinha. Só que agora a “polivalência precária” que sempre caracterizou a sobrevivência nas periferias de São Paulo é oficialmente vendida como “solução criativa” diante das “adversidades sociais e econômicas” de “cidades globais” sem futuro. Assim, à medida que o planeta se faveliza de maneira irreversível – pois é esse, como mostra Mike Davis, o sentido da urbanização

³⁷⁶ Ludmila Abílio, *Segurando com as dez* (cit.), p. 21.

³⁷⁷ Paulo Arantes, “Zonas de espera” (cit.), p. 163-164. A referência é Isleide Fontenelle, *O nome da marca* (São Paulo, Boitempo, 2002).

³⁷⁸ Ludmila Abílio, *Sem maquiagem* (cit.), p. 148 e seguintes.

acelerada das últimas décadas³⁷⁹ –, a favela passa a ser encarada como solução por governos e organismos multilaterais: basta conduzir e aprimorar oficialmente os circuitos extralegais que funcionam “espontaneamente”. Ao estabelecer como “premissa básica” o “reconhecimento do esforço despendido pelas populações de baixa renda na produção da sua moradia, visando estimulá-lo e complementá-lo”,³⁸⁰ o programa Favela-Bairro, da prefeitura do Rio de Janeiro, fornece uma chave para compreender a logística urbana em tempos de crise. Sem horizonte de superação, o girar em falso da precariedade é elevado a política pública; ou, na síntese de Maurílio Botelho, cujo argumento estou acompanhando,

O modo espontâneo como o trabalhador precário ou assalariado sub-remunerado resolve as dificuldades de acesso aos serviços públicos no espaço urbano é transformado em “modelo de iniciativa particular”, já que expressa a flexibilidade inerente ao empreendedor em ambiente competitivo.³⁸¹

“Continuamos portanto na vanguarda da desintegração”, como concluía Otilia Arantes há duas décadas.³⁸² A involução urbana que se apresenta cada vez mais como destino da cidade no século XXI caminha junto com a aceleração, ampliação e intensificação daquela espécie de “trabalho para além do trabalho”, uma mobilização total para a produção e reprodução, a preço baixo, dos fluxos de capital e poder em meio – e por meio – do caos.³⁸³ Tal estado de emergência e precariedade, em que “as pessoas estão em permanente atividade”, pode, como sugere Ludmila Abílio,³⁸⁴ “ser sinônimo de uma produtividade obscurecida”, de uma espoliação sem precedentes da força de trabalho, condenada a correr atrás das exigências inalcançáveis da ficção financeira numa cidade em crise. Como diria Virilio, não se trata mais “como no passado, de ocultar o acidente ou o fracasso, mas de torná-lo produtivo”.³⁸⁵ “Isso que nós chamamos impropriamente de ‘a crise’”³⁸⁶ pode aparecer, então, como elemento importante da constituição de novas formas de acumulação em que os contornos do trabalho – assim como os da guerra –

³⁷⁹ Ver Mike Davis, *Planeta favela* (cit.).

³⁸⁰ “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro” (1996) citado por Maurílio Lima Botelho, “Crise urbana no Rio de Janeiro” (em Felipe Brito e Pedro Rocha de Oliveira [orgs.], *Até o último homem* São Paulo, Boitempo, 2013), p. 195.

³⁸¹ Maurílio Botelho, “Crise urbana no Rio de Janeiro” (cit.), p. 183.

³⁸² Otilia Arantes, “Pobre cidade grande” em *Urbanismo em fim de linha* (cit.), p. 210.

³⁸³ Ver Mike Davis, *Planeta favela* (cit.), e Ludmila Abílio, *Sem maquiagem* (cit.), p. 15.

³⁸⁴ Ludmila Abílio, *Sem maquiagem* (cit.).

³⁸⁵ Virilio, *El accidente original* (cit.), p. 134.

³⁸⁶ Virilio, *L’horizon négatif* (cit.), p. 284.

desaparecem na velocidade. Tempo e o espaço de trabalho e de consumo, de produção e de reprodução se confundem num movimento perpétuo, como transparece no relato de uma diarista de Belo Horizonte:

Ah, meu tempo, pra ser sincera com você, é corrido demais! Eu não tenho tempo pra nada! É assim, por exemplo, quando eu tô trabalhando, eu tenho que ir pro serviço, do serviço eu tenho que chegar em casa, tenho que fazer as coisas. Aí tem médico, tem que ir ao médico, demora, atrasa. Quando tem que resolver negócio no banco, tem que correr no banco. Minha vida é uma correria, minha vida não para não! Quando eu fico em casa eu não fico parada. Eu coloco a casa em ordem: lavo uma roupa, passo uma roupa, porque sei que eu vou ter que sair no outro dia pra resolver negócio e não vai dar tempo de fazer nada. Então minha vida é assim. Agitada mesmo.³⁸⁷

O serviço, o médico, o banco, a própria casa: para além do transporte, vários outros campos da cidade em crise parecem marcados por uma mobilização crescente, composta por esperas urgentes e uma correria desesperada – ou, nos termos de Virilio, uma “agitação cotidiana incessante e alternada” destinada a impedir qualquer um de sair do lugar.³⁸⁸ Seria interessar investigar, nessa direção, a atividade dos usuários do Sistema Único de Saúde na produção dos serviços de saúde, combinada com a informatização e racionalização do atendimento, organizado hierarquicamente por nível de complexidade, de forma a impor aos pacientes cuja condição não exige internação imediata uma longa peregrinação – que, além do tempo em trânsito nas salas de espera, lhes custa dezenas de horas (e de reais no transporte coletivo)³⁸⁹ – até receber o tratamento adequado. Ou, ainda, considerar a importância assumida pelos acompanhantes de pacientes internados para “suprir as deficiências estruturais do ambiente hospitalar” e o “déficit de profissionais de enfermagem” na rede pública, que termina por exigir mobilização permanente das famílias de uma parcela dos pacientes, como relata uma pesquisa recente.³⁹⁰ (No fim das contas, como questiona uma denúncia no site da Rede HumanizaSUS,³⁹¹ é possível que

³⁸⁷ C. M. Oliveira, *Vidas em trânsito* (cit.), p. 223.

³⁸⁸ Virilio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 64.

³⁸⁹ Ver Ana Manhani, “O trânsito nas filas da saúde” (Passa Palavra, 2011, disponível em: <http://passapalavra.info/2011/08/44752>) e também um artigo do UOL com título semelhante (“Fila no trânsito e na saúde é a maior vilã dos paulistanos”, *UOL*, 2012, disponível em: <https://eleicoes.uol.com.br/2012/noticias/2012/09/23/fila-no-transito-e-na-saude-e-a-maior-vila-dos-paulistanos.htm>).

³⁹⁰ Ieda Cristina Pereira Sanches e outros, “Acompanhamento hospitalar: direito ou concessão ao usuário hospitalizado?” (*Ciência & Saúde Coletiva*, n. 18, v. 1, 2013).

³⁹¹ Honilda, “Experiência como acompanhante em hospital público” (post no fórum da *Rede HumanizaSUS*,

“a figura do acompanhante termine sendo um bom investimento para a economia hospitalar”...) Paralelamente, crescem os serviços médicos privados voltados para os mais pobres – consultórios nas estações de metrô, redes de laboratórios com preços acessíveis e planos de saúde populares³⁹² –, mas seu preço baixo indica que provavelmente também ali há uma série de mecanismos burocráticos cuja função real é transferir trabalho para os consumidores.

A expansão do ensino superior brasileiro ao longo da última década, sobretudo no setor privado, e a recente reforma do ensino médio também podem ser indícios de um processo de extensão e intensificação do tempo de formação (e contenção) da mão de obra juvenil. Embalada pelo mote “foco no aluno”, a “reestruturação produtiva da escola” em curso visa “a criação de condições para o engajamento subjetivo dos estudantes”, de forma a produzir, como observei há alguns anos junto com Silvia Viana, “uma força de trabalho cada vez mais engajada na própria autoprodução, que não perde tempo, corre atrás, e aproveita todas as oportunidades oferecidas – em suma, ‘ativa e propositiva’”.³⁹³ Basicamente, “ensinar viração com método”, promovendo “o engajamento de pais, professores, funcionários e estudantes” não apenas “na corrida por patrocínio privado”, mas na extensão da “jornada de trabalho (estão aí as escolas em tempo integral para começo de conversa, fora o trabalho não pago em elaboração de projetos, reuniões com parceiros privados etc.)”, no “esforço para ultrapassar as metas” e no desenvolvimento participativo de “tecnologias de ensino muito mais produtivas”. E as aulas extracurriculares de computação nalguma ONG, bem como a faculdade particular, também acrescentam mais tempo de transporte à jornada diária, a ponto de transformar a casa em “um intervalo entre um ônibus e outro”.³⁹⁴

Ao lado do reconhecimento oficial da favela e da autoconstrução como soluções habitacionais, outras formas de espoliação podem ter entrado em jogo justamente a partir das lutas por moradia que tentaram responder àquele problema. Em 2014, o coletivo Passa Palavra apontava para o “enredamento dos movimentos sociais de luta por moradia numa tessitura burocrática tão espessa” que os leva “a se transformarem, mesmo que provisoriamente, em pequenos agentes imobiliários”.³⁹⁵ Situam-se – ao lado iniciativas

26 nov. 2011, disponível em: <http://redehumanizaus.net/12291-experiencia-como-acompanhante-em-hospital-publico/>.

³⁹² Ver Luamarena Leoni, “O SUS e a Portaria 1.482/2016” (*Passa Palavra*, 2016, disponível em: <http://passapalavra.info/2016/11/110208>).

³⁹³ Leo e Silvia, “Sem futuro: reestruturação produtiva na escola” (cit.).

³⁹⁴ Leonardo Cordeiro e Luiza Mandetta, “Violência e imaginação” (cit.).

³⁹⁵ Coletivo Passa Palavra, “Dilemas da luta por moradia (Parte I)” (*Passa Palavra*, 2014, disponível em:

no campo da assistência social, da saúde, da cultura, do microempreendedorismo e da economia solidária – no interior do que Cibele Rizek e outros pesquisadores descreveram como “‘zonas cinzentas’ entre formalização e informalidade, direito e negócio, movimento social e empresariamento”, onde “o ideário participacionista e autogestionário” engata sem atrito em “políticas de ativação” como aquelas prescritas pelo Banco Mundial ou o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID): expedientes de mobilização que “exigem ação individual em contrapartida aos benefícios alcançados”.³⁹⁶ A partir de 2009, com o lançamento da modalidade “entidades” do Programa Minha Casa Minha Vida, os movimentos sociais passam a se “constituir como ‘máquinas de produção’ (na verdade, de ‘contratação’) de unidades habitacionais”, transformados “em operadores do programa e em intermediários entre a Caixa Econômica Federal e os agenciamentos do mercado imobiliário” aos quais cabe “habilitar-se junto ao Ministério das Cidades, pesquisar terrenos, negociar com proprietários, realizar ocupações e ações diretas, negociações com prefeituras; organizar, selecionar e cadastrar possíveis beneficiários, realizar estudos de viabilidade, licenciamentos, orçamentos, gerir os processos produtivos no canteiro”.³⁹⁷ Transformados em corretores de promessas, os militantes realizam, com parca ou nenhuma remuneração, o *cadastro* dos acampados para os órgãos governamentais e controlam sua presença nas assembleias, manifestações e outras atividades, como campanhas eleitorais e sindicais – horas e horas às quais se deve acrescentar aquelas gastas no transporte. Por meio da coação desses sistemas de pontuação, uma espécie de “fila abstrata” que regula não apenas o acesso à moradia e à bolsa aluguel, mas “qualquer outro relacionamento da família com a organização”,³⁹⁸ forma-se um “exército de reserva de militância” facilmente mobilizável, cujas “cifras tornam-se, na prática, o ‘capital político’ que o corpo dirigente tem a oferecer às demais burocracias, sejam elas diretamente entranhadas no Estado, estejam elas fora dele (no âmbito da própria ‘esquerda’).”³⁹⁹ Convertidos em mercadoria, esses “sujeitos em espera” passam a representar, nos termos de Isadora Guerreiro, “um lastro de rentabilidade

<http://passapalavra.info/2014/06/96027>).

³⁹⁶ Cibele Rizek e outros, “Política habitacional e políticas sociais: urgências, direitos e negócios” (em A. F. A. Carlos e outros [org.], *A cidade como negócio*, cit.), p. 172 e 181.

³⁹⁷ *Ibidem*, p. 175 e 178.

³⁹⁸ Isadora de Andrade Guerreiro, *Habitação a contrapelo* (tese de doutorado em arquitetura e urbanismo, FAU-USP, 2018), p. 365. Como percebera Javier Auyero, a própria política passa a parecer muito com essa espera que define a experiência nas periferias latino-americanas, numa observação que ecoa os alertas de Virilio (J. Auyero, *Pacientes del Estado*, cit., p. 175).

³⁹⁹ Coletivo Passa Palavra “Entre o fogo e a panela: movimentos sociais e burocratização” (*Passa Palavra*, 2010, disponível em: <http://passapalavra.info/2010/08/27717>).

política *permanente*” para a organização: devidamente cadastrada em ocupações que muitas vezes já não atendem à necessidade imediata de moradia, mas tornaram-se mais um mecanismo de adiamento, a “demanda” se converte em “moeda remunerada pela bolsa aluguel e fonte de preservação das mesas de negociação, além de massa de mobilização constante”.⁴⁰⁰ “A constância e expansão da mobilização, nestes termos, determina o valor de mercado do movimento, na medida em que lastreia sua marca e permite a especulação necessária para delimitar a correlação de forças”, escreve a pesquisadora. Se entendi bem, a associação da luta pela moradia ao subsídio estatal – que transforma o *déficit* habitacional em demanda solvável – converte a base dos movimentos populares em uma *demanda* abstrata, cuja mobilização (ou, mais precisamente, cujo compromisso em se mobilizar por ganhos futuros) passa por uma *securitização*, de sorte que algo como os *créditos de mobilização* dessa “demanda” cadastrada lastreiam as promessas vendidas e compradas pelo movimento no mercado político. Não surpreenderia que esse movimento de financeirização da espera mobilizada – que exige um investimento permanente na manutenção da expectativa e da insegurança, ou seja, o confinamento no presente “em trânsito” da precariedade – descoberto pela autora tivesse ressonância em outros campos da experiência urbana contemporânea.

Mas isso não é tudo: assim como os demais empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida destinados às faixas de menor renda, praticamente todas as unidades da modalidade “entidades” estão sendo produzidas em “terrenos comprados no mercado, localizados em bairros periféricos precariamente consolidados ou nas franjas da mancha urbana metropolitana”.⁴⁰¹ Segundo César Simoni, o deslocamento de investimentos imobiliários para as periferias metropolitanas, agenciado e financiado pelo Estado, representa uma peça central do arranjo contratendencial que sustentou a acumulação financeiro-imobiliária durante a crise que assolou o país na década passada.⁴⁰² E a pressão por reduzir ao máximo o peso do terreno no preço final das unidades, repõe a “tendência ao espraiamento geográfico” que marcou o processo de urbanização brasileiro, numa produção acelerada de periferias que excede em muito a capacidade estatal de investimentos em infraestrutura e acessibilidade, o que termina por constituir uma política de “produção oficialmente avalizada da segregação socioespacial”.⁴⁰³ O fundo público

⁴⁰⁰ Isadora Guerreiro, *Habitação a contrapelo* (cit.), p. 456.

⁴⁰¹ Cibele Rizek e outros, “Política habitacional e políticas sociais” (cit.), p. 174.

⁴⁰² César Simoni Santos, “Programa Habitacional e renda fundiária na rentabilidade financeira: um arranjo contratendencial” (em *Geografia urbana: desafios teóricos contemporâneos*, Salvador, EDUFBA, 2018).

⁴⁰³ *Ibidem* e Isadora Guerreiro, *Habitação a contrapelo* (cit.), p. 310-311

atua, assim, para disponibilizar ao capital imobiliário parcelas do espaço urbano fora das áreas centrais, com baixos patamares de renda diferencial, que antes lhe eram pouco atrativas, e penaliza os beneficiários, que terão que arcar (literalmente) com a ausência de “vantagens de localização”.⁴⁰⁴ Mais uma vez o arranjo esconde uma transferência de custos: a maximização dos lucros de incorporação se reverte, entre outras coisas, na imposição de alto custo de deslocamento (em tempo e em dinheiro) aos moradores dos novos conjuntos – depois de anos a fio na “fila da habitação”, o “tempo morto” da inexistência social” de quem mora no meio do nada.⁴⁰⁵

Por fim, talvez seja possível falar, na mesma direção, em uma mobilização das populações periféricas para sua própria pacificação, que as tecnologias sociais desenvolvidas pelo Estado, em parceria com toda uma gama de movimentos, ONGs e coletivos de cultura, permitiram intensificar em nível inédito no laboratório brasileiro da contrainsurgência,⁴⁰⁶ sem esquecer, é claro, da contribuição aportada pela profissionalização e empresariamento do crime organizado para a produção da segurança, que além de condição geral da acumulação, é componente importante do valor da cidade-mercadoria. E como a origem das tecnologias de governo desenvolvidas pelas facções está dentro dos muros das penitenciárias, vale recordar o trabalho dos presos e de seus familiares para manter as engrenagens do sistema judicial-carcerário em movimento. Nas penitenciárias paulistas, Rafael Godoi testemunhou uma grande “proatividade” dos internos no andamento de seus processos. A desorganização do sistema judiciário incita continuamente a “agência dos presos, de seus familiares e/ou defensores”, da qual dependem as movimentações processuais, especialmente em matéria de execução penal.⁴⁰⁷ A administração carcerária do Palácio dos Bandeirantes adere, assim, – de forma não deliberada e pela porta dos fundos – à última tendência nos “laboratórios de alta tecnologia penitenciária de países do primeiro mundo”: o “empoderamento dos sujeitos na gerência de suas próprias penas”.⁴⁰⁸ De maneira similar, “a imposição da penúria material é um modo de investimento estatal” que tem como efeito produzir a mobilização dos detentos e, principalmente, de seus familiares no abastecimento do sistema prisional,

⁴⁰⁴ Como fica claro nos depoimentos colhidos por Isadora Guerreiro no conjunto habitacional Pinheirinho dos Palmares, destinado às famílias violentamente despejadas de um terreno em São José dos Campos no ano de 2012 (Isadora Guerreiro, *Habitação a contrapelo*, cit., p. 332)

⁴⁰⁵ Ibidem, p. 336.

⁴⁰⁶ Ver Paulo Arantes, “Depois de junho será a paz total”, (cit.).

⁴⁰⁷ Rafael Godoi, *Fluxos em cadeia* (cit.), p. 117-119.

⁴⁰⁸ Ibidem, p. 119.

por meio de fluxos que constituem toda uma economia informal.⁴⁰⁹ A vizinhança entre cadeia e condução reaparece no crescente engajamento dos “condenados da cidade” na produção da própria pena. Crise e escassez aparecem, aqui também, em sua dimensão produtiva, capaz de induzir a “responsabilização dos sujeitos que se constituem objetos de governo” de modo a fazer deles – no mesmo espírito das novas tecnologias de educação, diga-se de passagem – coartífices da administração de si.⁴¹⁰

Na virada dos anos 1980, Virilio já alertava que “a participação ativa das massas em todas as formas de controle não é apenas uma armadilha, ela nos prepara para o pior. Com o transbordamento das instituições policiais e militares para fora de suas missões tradicionais, se não tivermos cuidado, vamos colaborar com o recrutamento das massas para sua própria autopunição”.⁴¹¹ Ele chegaria a escrever que as “nebulosas de favelas do continente sul-americano” representavam o esboço de um “projeto futuro”, no qual o engajamento das massas na gestão da sua própria sobrevivência era a contraparte de um “desengajamento do poder”: imensas zonas deixadas à própria sorte, “entregues à ilusão de autogestão de uma penúria crescente”, em que a autoconstrução se combina “com alguns *capitais de trânsito*, portos ou aeroportos, aqui e ali”, conectando-as a fluxos políticos, econômicos e culturais globalizados.⁴¹² Nestas condições paradoxais de marginalização do conjunto da massa urbana, escreve Virilio, “o tratamento policial clássico se torna inoperante” e é substituído por um contingente irregular de tropas suplementares da ordem social, representado pela “figura extrema de um ‘trabalhador social’ envolvido em (...) comandos ‘para-policiais’, graças à instauração de um *estado de guerra interna não declarada* em que a autodefesa de milícias sucederia a autogestão da penúria e a autoconstrução de abrigos, favelas, *barriadas* e outras *bidonvilles* pós-urbanas”.⁴¹³ É difícil não enxergar, nessas linhas, elementos de uma “gestão miliciana do território” que se desenvolveria por aqui nas décadas seguintes. Nascidos por vezes “da própria organização de moradores”, grupos armados se converteriam num agente político e econômico cada vez mais importante dos subúrbios cariocas, explorando mercados informais de proteção, serviços urbanos e imóveis.⁴¹⁴

⁴⁰⁹ Ibidem, p. 190 e seguintes.

⁴¹⁰ Ibidem, p. 119 e 129.

⁴¹¹ Virilio, *La inseguridad del territorio* (cit.), p. 181.

⁴¹² Virilio, *L’horizon négatif* (cit.), p. 128-129.

⁴¹³ Ibidem, p. 255.

⁴¹⁴ Marcella Araújo, “Urbanismo miliciano, remoções públicas e fragmentação política” (*Passa Palavra*, 4 jul. 2022, disponível em: <https://passapalavra.info/2022/07/144944/>). Ver também Bruno Paes Manso, *A república das milícias: dos esquadrões da morte à era Bolsonaro* (São Paulo, Todavia, 2020).

Concentrado em postos de controle dos fluxos (humanos, monetários, mercantis, digitais), o poder – tanto faz se em sua extensão estatal ou empresarial – parece apostar cada vez mais abertamente no que Ludmila Abílio chamou de “autogerenciamento subordinado” da massa urbana.⁴¹⁵ E o Brasil não poderia deixar de estar na vanguarda desse novo modelo de “governo em suspensão” que radicaliza o “modo de vida periférico do salve-se quem puder”, como ficou claro durante a pandemia do novo coronavírus:⁴¹⁶

Quando a atuação das autoridades na pandemia se resume a “uma maior ou menor leniência ou reforço (pequeno) a uma quarentena organizada por conta própria pelos trabalhadores” é porque a própria gestão da emergência sanitária foi terceirizada para a multidão. (...) Das máscaras de pano feitas em casa e vendidas na rua – fonte de renda para quem sempre inventa um jeito de se virar – às barreiras sanitárias nas quais se revezavam moradores voluntários nas entradas de pequenos municípios e zonas turísticas, a quarentena só pôde existir na base da gambiarra, numa somatória de esforços descoordenados (e, não raro, conflitantes entre si) que resultou, no fim das contas, num gigantesco trabalho sujo. Enquanto se enterravam os mortos, todos colaboramos – em isolamento ou na correria – para manter a máquina urbana em funcionamento.⁴¹⁷

Ora, como diria Virílio, uma catástrofe como a pandemia “só é uma calamidade aterrorizante para os civis”. Para os “militares ela não passa de uma simulação do caos e, por consequência, um objeto de estudo e uma ocasião para grandes manobras” de teste. “No estado de guerra não declarada em que vivemos, este estudo é não somente útil, mas indispensável”.⁴¹⁸ Tempos atrás, “as cidades colapsadas” pelos bombardeios estratégicos na Europa e no Japão já despertavam a curiosidade dos militares americanos, que viam nelas imensos *laboratórios*, a exemplo do que haviam sido os territórios coloniais: “a sobrevivência de uma ordem social no extremo da privação, para além dos

⁴¹⁵ Ver Virílio, *L'horizon négatif* (cit.), p. 95 e Ludmila Costhek Abílio, “Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado” (*Psicoperspectivas*, v. 18, n. 3, Valparaíso, nov. 2019).

⁴¹⁶ Ver Miguel Lago, “Batalhadores do Brasil...” (*Piauí*, São Paulo, mai. 2021) e Ludmila Costhek Abílio, “Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação” (*Blog da Boitempo*, 30 jul. 2020, disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao/>).

⁴¹⁷ Um grupo de militantes na neblina, “Masterclass de fim do mundo” (*Neblina.xyz*, mar. 2022, disponível em <https://neblina.xyz/>). A citação no interior do trecho é de Victor Hugo Viegas Silva, “Quem fez e faz a quarentena no Brasil? Os trabalhadores!” (*Crônicas do Titanic*, 21 ago. 2020, disponível em: <https://cronicasdotitanic.substack.com/p/quem-fez-e-faz-a-quarentena-no-brasil>).

⁴¹⁸ Virílio, *Défense populaire et luttes écologiques* (cit.), p. 63.

constrangimentos habituais, constituía um inestimável campo de pesquisa”.⁴¹⁹ Agora, o Brasil parece ser um grande campo de testes de expedientes de exploração e de governo capazes de prolongar indefinidamente a sobrevivência de uma ordem social em estado crítico. Mas, como adverte Virilio, “*se tudo é permitido para impedir o fim do mundo, então é o fim de tudo!*”.⁴²⁰

*

Quanto mais a casa de Berenice ficava mobiliada, mais ela trabalhava. Sabemos que trabalhadores como ela tiveram aumento real do salário mínimo, saíram da informalidade, tiveram acesso ao crédito, perderam o medo do desemprego. Tudo isso aconteceu com ela. Mas a custo de muito suor e de nenhuma perspectiva de mudanças estruturais em sua condição social.⁴²¹

Ao condensar a experiência de uma espera em movimento, frenética e sem horizonte, a trajetória da motofretista entrevistada por Ludmila Abílio talvez tenha muito a dizer sobre a vida nas cidades brasileiras nos últimos anos. Caso tenham alguma serventia as hipóteses aqui levantadas, não seria demais sugerir que as revoltas detonadas pelo aumento da tarifa do transporte coletivo em junho de 2013 são um indício de transbordamento do sofrimento social gerado pelo processo de extensão e intensificação dos mecanismos de controle e espoliação de um espaço urbano em crise, que se configura como (não) lugar de “uma produtividade sem formas bem definidas e em expansão”.⁴²² A ruptura de 2013 teria algo que ver, então, com o reconhecimento – e a recusa – dessa “fuga adiante” em “circuito fechado” que transformara a cidade num verdadeiro purgatório, onde a vida transcorre em “suspensão permanente”.⁴²³ Ainda sentindo o baque daquele capítulo brasileiro do descarrilhamento do futuro, resta saber, parafraseando Virilio: o que espera quem não espera mais chegar a destino algum?

⁴¹⁹ Virilio, *Bunker Archeology* (cit.), p. 60.

⁴²⁰ Virilio, *El accidente original* (cit.), p. 130.

⁴²¹ Ludmila Abílio, *Segurando com as dez* (cit.), p. 5.

⁴²² Ludmila Abílio, *Sem maquiagem* (cit.), p. 172.

⁴²³ Virilio, *Le grand accélérateur* (cit.), p. 31 e *L’horizon négatif* (cit.), p. 305.

Bibliografia

- ABILIO, Ludmila Costhek. *Sem maquiagem*. São Paulo: Boitempo, 2014.
- _____. *Segurando com as dez*. Relatório de pós-doutorado, FEA-USP, 2015.
- _____. “Uberização do trabalho: subsunção real da viração”. *Passa Palavra*, 19. fev. 2017, disponível em: <http://passapalavra.info/2017/02/110685>.
- _____. “Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado”. *Psicoperspectivas*, v. 18, n. 3, Valparaíso, nov. 2019.
- _____. “Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação”. *Blog da Boitempo*, 30 jul. 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao/>.
- AFFONSO, Nazareno. *Chega de enrolação, queremos condução*. Brasília: EBTU, 1987.
- AGAMBEM, Giorgio. *O que é o contemporâneo? e outros ensaios*. Chapeco: Argos, 2009.
- ANDERS, Günther. *Kafka: pró e contra*. São Paulo: Perspectiva, 1969.
- APÉ MOBILIDADE. *Seccionamento de linhas e periferia*, São Paulo, jun. 2014.
- ARANTES, Otília. *Urbanismo em fim de linha*. São Paulo: Edusp, 2014.
- ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Vozes, 2000.
- ARANTES, Paulo. *Zero à esquerda*. São Paulo: Conrad, 2004.

_____. “Tarifa zero e mobilização popular”. *Blog da Boitempo*, 2013. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2013/07/03/tarifa-zero-e-mobilizacao-popular/>.

_____. *O novo tempo do mundo*. São Paulo: Boitempo, 2014.

_____. “O nome da crise”. *Blog da Boitempo*, 2 abr. 2015. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2015/04/10/paulo-arantes-o-nome-da-crise/>.

ARANTES, Pedro Fiori. “Em busca do urbano”. *Novos estudos*, São Paulo, Cebrap, n. 83, mar. 2009.

ARAUJO, Kathya. “Elites e políticos chilenos exageraram no arrocho da população, diz pesquisadora”. Entrevista a MOLINA, Paula. *BBC News Brasil*, 22 out. 2019. Disponível em <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-50104595>.

_____. “La percepción de las desigualdes: inracciones sociales y procesos sociohistoricos. El caso de Chile”. *Desacatos*, n.59 México, jan./abr. 2019.

_____. *La calle y las desigualdades interaccionales*, Documentos de trabajo PNUD - desiguald, Chile, set. 2016, p. 26.

ARAUJO, Kathya; MATUCCELLI, Danilo. *Desafios Comunes: retrato de la sociedade chilena e sus individuos* (II). Santiago: Lom Ediciones, 2012.

ARENDT, Hannah. *Eichmann em Jerusalém*. São Paulo: Cia. das Letras, 1999.

_____. *Origens do totalitarismo*. São Paulo: Cia. das Letras, 2012.

AUGÉ, Marc. *Les ruines du temps*. Paris: Galilée, 2005.

_____. *Não-lugares*. Campinas: Papyrus, 2012.

AUYERO, Javier. *Pacientes del Estado*. Buenos Aires: Eudeba, 2016.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade Líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

- BELL, David A. *Primeira guerra total*. Rio de Janeiro: Record, 2012.
- BERNARDO, João. “A produção de si mesmo”. *Educação em revista*, Belo Horizonte, jul. 1989.
- _____. *Economia dos conflitos sociais*. São Paulo: Cortez, 1991.
- BIANCHI, Sergio (dir.). *Cronicamente Inviável*, Brasil, 2000.
- BIONDI, Karina. *Junto e misturado*. São Paulo: Terceiro Nome, 2010.
- BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne (orgs.). *Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras*. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.
- BRITO, Felipe; OLIVEIRA, Pedro Rocha de (orgs.). *Até o último homem*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- BRUTON, Michael J. *Introdução ao planejamento de transportes*. Rio de Janeiro: Interciência, 1979.
- BUARQUE, Chico. “Pedro pedreiro”. *Chico Buarque de Hollanda vol. 1*, RGE, 1966.
- CAIAFA, Janice. *Jornadas urbanas*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- CALDEIRA, Teresa. *Cidade de muros*. São Paulo: Ed. 34, 2000.
- CARLOS, Ana Fani A.; OLIVEIRA, Ariovaldo U. de (orgs.). *Geografias de São Paulo: a metrópole do século XX*. São Paulo: Contexto, 2004.
- CARLOS, Ana Fani. A et al. *A cidade como negócio*. São Paulo: Contexto, 2015.
- CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- CAVALCANTE, Rinaldo Azevedo. *Estimativa das penalidades associadas com os transbordos em sistemas integrados de transporte público*. Dissertação de mestrado

- em engenharia de transportes. UFRJ: Rio de Janeiro, 2002.
- CHESNAIS, François. *A mundialização financeira*. São Paulo: Xamã, 1998.
- CLAUSEWITZ, Carl von. *Da guerra*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- COLETIVO 308. “Depoimento de Mad Rodrigues”, *Projeto Labor / Contracondutas*, 2017. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=NvigNcvYn80>.
- _____. “Depoimento Bruno (versão 1)”, *Projeto Labor / Contracondutas*, 2017. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=KsnNC0hy8lQ>.
- _____. “Depoimento de Daisy Coelho”, *Projeto Labor / Contracondutas*, 2017. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=E1AeYiaxHbM>.
- CORDEIRO, Leonardo; MARTINS, Caio. “Revolta popular: o limite da tática”. *Passa Palavra*, 27 mai. 2014. Disponível em: <http://passapalavra.info/2014/05/95701>.
- CORDEIRO, Leonardo; MANDETTA, Luiza. “Violência e imaginação: quando o cotidiano desce do ônibus”. *Tarifa Zero*, 2014.
- DAVIS, Mike. *Planeta favela*. São Paulo: Boitempo, 2006.
- DEJOURS, Christophe. *A banalização da injustiça social*. São Paulo: FGV, 2014.
- DINIZ, C.; LEMOS, M. (orgs.). *Economia e território*. Belo Horizonte: UFMG, 2005.
- DÖBLIN, Alfred. *Berlin Alexanderplatz*. São Paulo: Martins Fontes, 2019.
- DOKONAL. “A economia das lutas do transporte”. *Passa Palavra*, 2014, disponível em <http://passapalavra.info/2014/05/95372>.
- FELTRAN, Gabriel. “Cidade de fluxos: notas sobre um pensamento de fronteira”. *Dilemas*, vol. 4, n. 3, Jul./Ago/Set. 2011.

- FERRARI, Terezinha. *Fabrilização da cidade e ideologia da circulação*. São Paulo: Outras Expressões, 2012.
- FIGUEIREDO, Rubens. *Passageiro do fim do dia*. São Paulo: Cia. das Letras, 2010.
- FIX, Mariana. *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo, 2007.
- FONTENELLE, Isleide. *O nome da marca*. São Paulo: Boitempo, 2002.
- FURTADO, Celso. *A fantasia desfeita*. São Paulo: Paz e Terra, 1989.
- GODÓI, Rafael. *Fluxos em cadeia*. São Paulo: Boitempo, 2017.
- GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. “A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi”. *Estudos avançados*, São Paulo, v. 27, n. 79, 2013.
- GUERREIRO, Isadora de Andrade. *Habitação a contrapelo*. Tese de doutorado em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: FAU-USP, 2018.
- GUILLATÉ, Jean Seznec. *Memoire sur la Reformation de la Police de France* (manuscrito de 1749). Paris: Hermann, 1974.
- HARVEY, David, *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- _____. *O novo imperialismo*. São Paulo: Loyola, 2004.
- HATTENDORF, John B. “The Idea of a Fleet in Being in Historical Perspective”. *Naval War College Review*, jan. 2014.
- HOLANDA, Aurélio Buarque de. *Novo Dicionário Século XXI*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- HOROWITZ, Alan. “Subjective Value of Time in Bus Transit Travel”. *Transportation*,

vol. 10, n. 2, jun. 1981.

HOROWITZ, Alan; THOMPSON, Nick. *Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities*. Relatório Final, U.S. Department of Transportation, 1994.

JAMES, Ian. *Paul Virilio*. New York: Routledge, 2007.

JOMINI, Antoine-Henri de. *Precis de l'art de la guerre*. Paris: Anselin et G.-Laguionie, 1838.

JÜNGER, Ernst. “A mobilização total”. *Natureza humana*, vol. 4, n. 1, 2002.

KARTCHEVSKY, Andrée *et al.* *O sexo do trabalho*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

KOWARICK, Lúcio Kowarick. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

KRAUS, Karl. *Os últimos dias da humanidade*. São Paulo: Antígona, 2003.

LAGO, Miguel. “Batalhadores do Brasil...”. *Piauí*, São Paulo, maio 2021.

LANGENBUCH, Juergen Richard. *Estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1971.

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins, mimeo, fev. 2006.

_____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

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

LENCIONI, Sandra. “A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas”, *Revista paranaense de desenvolvimento*, Curitiba, n. 120, jan./jul. 2011.

LEO; SILVIA. “Sem futuro: reestruturação produtiva na escola”. *Passa Palavra*, 2016.

Disponível em: <http://passapalavra.info/2016/11/109963>.

LEONI, Luamorenna. “O SUS e a Portaria 1.482/2016”. *Passa Palavra*, 2016. Disponível em: <http://passapalavra.info/2016/11/110208>.

LEVI, Primo. *É isto um homem?*. Rio de Janeiro: Rocco, 1988.

LIANG, Qiao; XIANGSUI, Wang. *Unrestricted warfare*. Pequim: People's Liberation Army literatura and arts publishing house, 1999.

LIU, Rongfang. *An Assessment of Intermodal Transfer Disutility*. Dissertação de Ph.D. University of Florida. Tampa: Florida, 1996.

LUDD, Ned (org.). *Apocalypse motorizado*. São Paulo: Conrad, 2005.

LUDENDORFF. *A guerra total*. Rio de Janeiro: Inquérito, 1941.

MANHANI, Ana. “O trânsito nas filas da saúde”. *Passa Palavra*, 2011. Disponível em: <http://passapalavra.info/2011/08/44752>.

MANOLO. “Teses sobre a Revolta do Buzu”, *Passa Palavra*, set. 2011.

MANSO, Bruno Paes. *A república das milícias: dos esquadrões da morte à era Bolsonaro*. São Paulo: Todavia, 2020.

MARCUSE, Herbert. *Ideologia da sociedade industrial*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

MARICATO, Ermínia (org.). *A produção da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. Petrópolis: Vozes, 1979.

MARICATO, Ermínia *et al.* *Cidades Rebeldes*. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARICATO, Ermínia. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

- MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Hucitec, 1998.
- MARX, Karl. *O capital*. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013
- _____. *Grundrisse*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- MENEGAT, Marildo. “Sem lenço nem aceno de adeus”. *Estudos sobre ruínas*, Rio de Janeiro, Revan, 2012.
- METZSCH, Horst von. *Wie würde ein neuer Krieg aussehen? Untersuchung eingeleitet von der Interparlamentarischen Union*. Zürich, 1932.
- MOISÉS, José Álvaro (org.). *Cidade, povo, poder*. São Paulo: CEDEC / Paz e Terra, 1977.
- _____. (org.). *Contradições Urbanas e Movimentos Sociais*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- MOVIMENTO PASSE LIVRE – SÃO PAULO. *Jd. Colonial e Vila Flávia seguem em luta pela volta das linhas*, 13 mar. 2014. disponível em: <https://saopaulo.mpl.org.br/2014/03/13/sao-mateus-jd-colonial-e-vila-flavia-seguem-em-luta-pela-volta-das-linhas/>.
- MOVIMENTO PASSE LIVRE – CURITIBA. *BRT de Curitiba – Cidade Modelo*, 2015. Disponível em: <https://fdocumentos.tips/document/brt-de-curitiba-cidade-modelo-curitiba-18-milhoes-de-hab-435-km2-rmc-28-municipios-32-milhoes-de-hab-15418-km2.html>
- MURAT, Júlia. *Operações de garantia da lei e da ordem*. Brasil, 2017. Disponível em: <https://vimeo.com/226910664>.
- OLIVEIRA, Cláudio Márcio. *Vidas em trânsito: sujeitos e experiências nos deslocamentos urbanos*. Curitiba: Appris, 2021.
- OLIVEIRA, Francisco de. *A navegação venturosa: ensaios sobre Celso Furtado*. São

Paulo: Boitempo, 2003.

_____. “O vício da virtude: autoconstrução e acumulação capitalista no Brasil”. *Novos Estudos*, Cebrap, n. 74, mar. 2006.

_____. *Noiva da revolução; Elegia para uma re(li)gião*. São Paulo: Boitempo, 2008.

_____. *Crítica à razão dualista; O ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2011.

OLIVEIRA, Francisco de *et al.* *Hegemonia às avessas*. São Paulo: Boitempo, 2010.

OLIVEIRA, Francisco de; BRAGA, Rui; RIZEK, Cibele (orgs.). *Hegemonia às avessas*. São Paulo: Boitempo, 2010.

OLIVEIRA, Lucas. Entrevista a CARLOTTO, Maria. “Está em pauta, agora, que modelo de cidade queremos”, *Fevereiro*, n. 6, set. 2013.

PASSA PALAVRA. “Dilemas da luta por moradia (Parte I). *Passa Palavra*, 2014. Disponível em: <http://passapalavra.info/2014/06/96027>.

_____. “Entre o fogo e a panela: movimentos sociais e burocratização”. *Passa Palavra*, 2010. Disponível em: <http://passapalavra.info/2010/08/27717>.

PAULANI, Leda. *Brasil delivery*. São Paulo: Boitempo, 2008.

PEDRO, Thomaz; CASARA Marques (dir.). *Terminal 3*. Brasil, 2017.

PRESTES, Olga; DUARTE, Fábio. “Curitiba sobre trilhos: a história não contada do BRT”. *Revista dos Transportes Públicos*, ano 32, 3º quadrimestre, ANTP, 2009.

RABINBACH, Anson. *The human motor*. Berkeley e Los Angeles: University of California, 1992

ROBSOUL. *Descatraca*. 2013, disponível em <http://youtu.be/lrDsSCEq1Ho>.

ROLNIK, Raquel *et al.* “Circulação para trabalho explica concentração de casos de Covid-19”. *Labcidade*, FAU-USP, 30 jun. 2020. Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/circulacao-para-trabalho-inclusive-servicos-essenciais-explica-concentracao-de-casos-de-covid-19>.

ROLNIK, Raquel. “Corte de linhas: o drama da mobilidade na periferia”. *Periferia em movimento*, 7 jul. 2014. Disponível em: <http://periferiaemmovimento.com.br/corte-de-linhas-o-drama-da-mobilidade-na-periferia-2/>.

_____. “No ano em que o coronavírus reinou, o transporte coletivo naufragou”. *Labcidade*, FAU-USP, 18 dez. 2020. Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/no-ano-em-que-o-coronavirus-reinou-o-transporte-coletivo-naufragou/>.

RUSCHE, Otto; KIRCHEIMER, George. *Punição e estrutura social*. Rio de Janeiro, Revan, 2004.

SANCHES, Ieda Cristina Pereira *et al.* “Acompanhamento hospitalar: direito ou concessão ao usuário hospitalizado?”. *Ciência & Saúde Coletiva*, n. 18, v. 1, 2013.

SANTORO, Paula Freire; ROLNIK, Raquel. “Novas frentes de expansão do complexo imobiliário-financeiro em São Paulo”. *Cadernos metropolitanos*, São Paulo, v. 19, n. 39, maio/ago. 2017.

SANTOS, César Simoni. “Da marginalidade à segregação contribuições de uma teoria urbana crítica”. *Economía, sociedade y territorio*, vol. XVII, n. 55, 2017.

_____. *Geografia urbana: desafios teóricos contemporâneos*. Salvador: EDUFBA, 2018.

SAPIÊNCIA, Rincon. *Transporte público*. 2013, disponível em <http://youtu.be/giWImxdOXAU>.

SCHEUERMAN, William E. “The economic state of emergency”. *Cardozo Law Review*, v. 21, n. 5-6, 2000.

- SCHWARTZ, Barry. "Waiting, exchange and power: the distribution of time in social systems". *American Journal of Sociology*, v. 79, n. 4, 1974.
- SHELLER, Mimi; URRY, John. "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*, v. 38, 2006.
- SILVA, Victor Hugo Viegas. "Quem fez e faz a quarentena no Brasil? Os trabalhadores!". *Crônicas do Titanic*, 21 ago. 2020. Disponível em: <https://cronicasdotitanic.substack.com/p/quem-fez-e-faz-a-quarentena-no-brasil>.
- SOMEKH, Nádia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador*. São Paulo: Studio Nobel/EDUSP/FAPESP, 1997.
- TELLES, Vera; HENRY Etienne (orgs.). *Serviços urbanos, cidade e cidadania*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.
- TELLES, Vera *et al.* *Saídas de emergência*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- TELLES, Vera. *A cidade nas fronteiras do legal e do ilegal*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2010.
- _____. "Mutações do trabalho e experiência urbana", *Tempo Social*, v. 18, n. 1, 2006.
- TERTSCHITSCH, Daniel Guimarães. "Deslocamento é lugar", *Urbânia*, n.4, São Paulo, Pressa, 2010.
- THORPE, George. *Pure logistics: the science of war preparation*. Newport: Naval War College Press, 1997.
- TONETTI, Ana Carolina; NOBRE, Ligia V.; MARIOTTI, Gilberto; BAROSSO, Joana (ed.). *Contracondutas*. São Paulo: Editora da Cidade, 2017.
- ULACIA, Daniel (dir.). *Paradero Norte*. México, 2012. Disponível em: <http://vimeo.com/81743844>.

UM GRUPO DE MILITANTES NA NEBLINA. “Masterclass de fim do mundo”.
Neblina.xyz, mar. 2022. Disponível em: <https://neblina.xyz/>.

VALÉRY, Paul. “Le retour de Hollande”. *Variété I et II*. Paris: Gallimard, 1978.

VASCONCELLOS, Eduardo de Alcântara. *Políticas de transporte no Brasil*. Barueri:
Manole, 2013.

_____. *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São
Paulo: Annablume, 2000.

VELOSO, André Henrique de Brito. *O ônibus, a cidade e a luta*. Dissertação de mestrado
em geografia. UFMG: Belo Horizonte, 2015.

VELTZ, Pierre. *Mondialisation, villes et territoires: une économie d’archipel*. Paris:
PUF, 2013.

VIRILIO, P.; C. PARENT. *Architecture principe: 1966 et 1996*. Paris: L’Imprimeur,
1996 (*Architecture Principe: 1966 and 1996*. Bansasçon e Santa Monica: Les
Éditions de L’Imprimeur e Form Zero Editions, 1997).

VIRILIO, P. *Bunker archéologie*. Paris: Centre de Création Industrielle, 1975 (*Bunker
Archeology*. New York: Princeton Architectural Press, 1994).

_____. *L’Insécurité du territoire*. Paris: Stock, 1976 (*La inseguridad del territorio*.
Buenos Aires: La Marca, 1999).

_____. *Vitesse et politique*. Paris: Galilée, 1977 (*Velocidade e política*. São Paulo:
Estação Liberdade, 1996).

_____. *Défense populaire et luttés écologiques*. Paris: Galilée, 1978.

_____. *Esthétique de la disparition*. Paris: André Balland, 1980 (*Estética da
desaparição*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2015).

_____. *Pure war*. Nova York: Foreign Agent Series, 1983 (*Guerra pura*. São Paulo: Brasiliense, 1984).

_____. *Guerre et cinéma*. Paris: éd. de l'Étoile, 1984 (*Guerra e cinema*. São Paulo: Boitempo, 2005).

_____. *L'Espace critique*. Paris, Bourgois, 1984 (*O espaço crítico*. São Paulo: Editora 34, 2014).

_____. *L'Horizon négatif*. Paris: Galilée, 1984.

_____. *La machine de vision*. Paris: Galilée, 1988 (*A Máquina de Visão*. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1994)

_____. *Esthétique de la disparition*. Paris: Galilée, 1989 (*Estética da desapareição*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2015).

_____. *L'Inertie polaire*. Paris: Bourgois, 1990 (*A inércia polar*. Lisboa: D. Quixote, 1993).

_____. *L'Écran du désert*. Paris: Galilée, 1991.

_____. *L'Art du moteur*. Paris: Galilée, 1993 (*A arte do motor*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996).

_____. *La vitesse de libération*. Paris, Galilée, 1995 (*A velocidade de libertação*. Lisboa: Relógio D'Água, 2000).

_____. *Cybermonde, la politique du pire*. Paris: Textuel, 1996 (*Cybermundo: a política do pior*. Lisboa: Teorema, 2000).

_____. *Un paysage d'événements*. Paris: Galilée, 1996.

_____. *La bombe informatique*. Paris: Galilée, 1998 (*A bomba informática*. São Paulo: Estação Liberdade, 1999).

_____. *La procédure silence*. Paris: Galilée, 2000 (*El procedimiento silencio*. Buenos Aires: Paidós, 2003).

_____. *Ville panique: ailleurs commence ici*. Paris, Galilée, 2004.

_____. *L'accident originel*. Paris: Galilée, 2005 (*El accidente original*. Buenos Aires: Amorrortu, 2009).

_____. *L'Université du désastre*. Paris: Galilée, 2007 (*University of disaster*. Cambridge: Polity, 2010).

_____. *Le grand accélérateur*. Paris: Galilée, 2010.

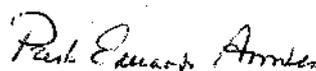
VISACRO, Alessandro. *Guerra irregular*. São Paulo: Contexto, 2009.

WACQUANT, Loïc. *Punir os pobres: a nova gestão da miséria nos Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Revan, 2007.

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE**Termo de Anuência do (a) orientador (a)****Nome do (a) aluno (a): Leonardo Carvalho Cordeiro****Data da defesa: 21 /10 /2022****Nome do Prof. (a) orientador (a): Paulo Eduardo Arantes**

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento ao Sistema Janus e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 16 /12 /2022



Assinatura do (a) orientador (a)