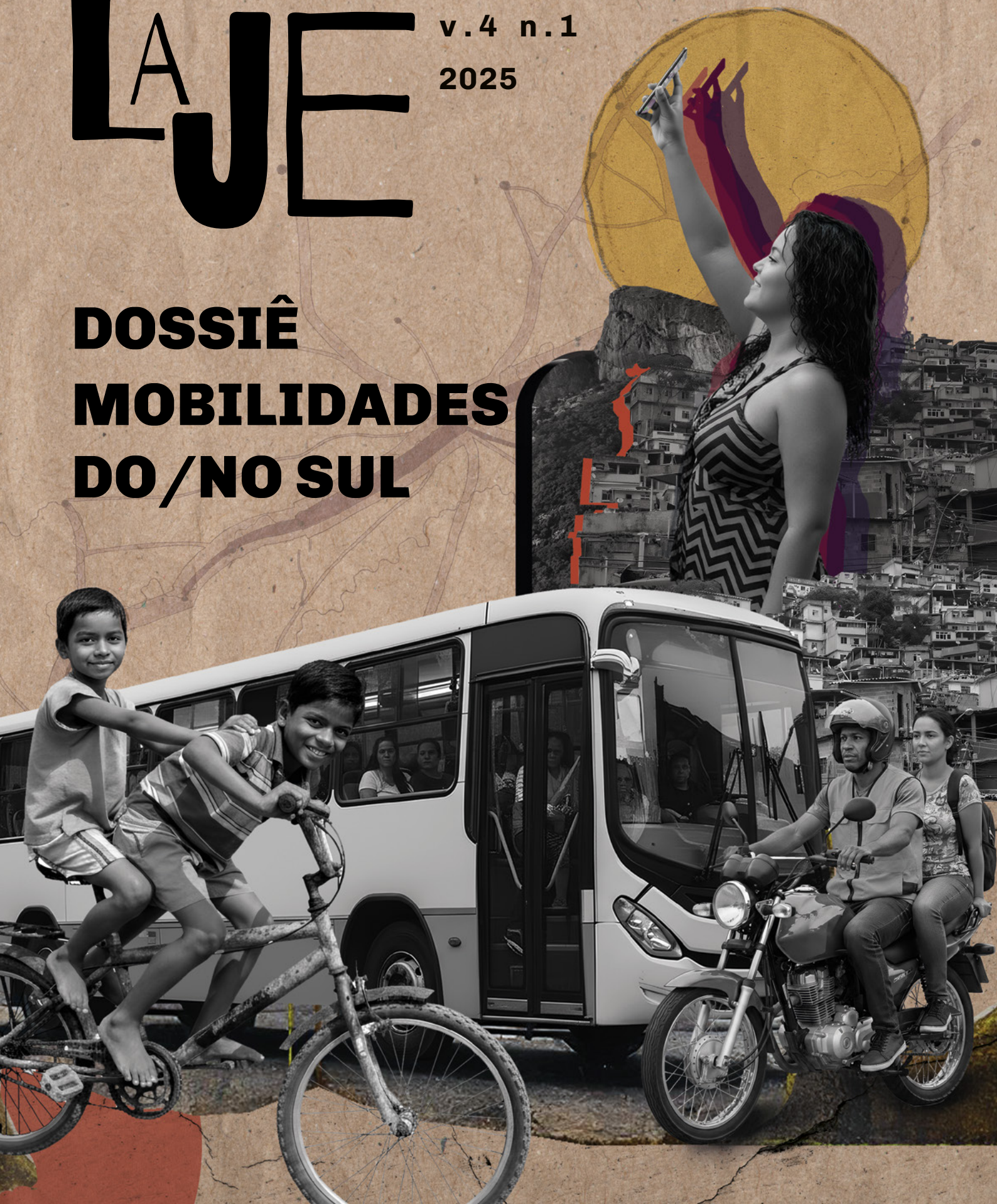


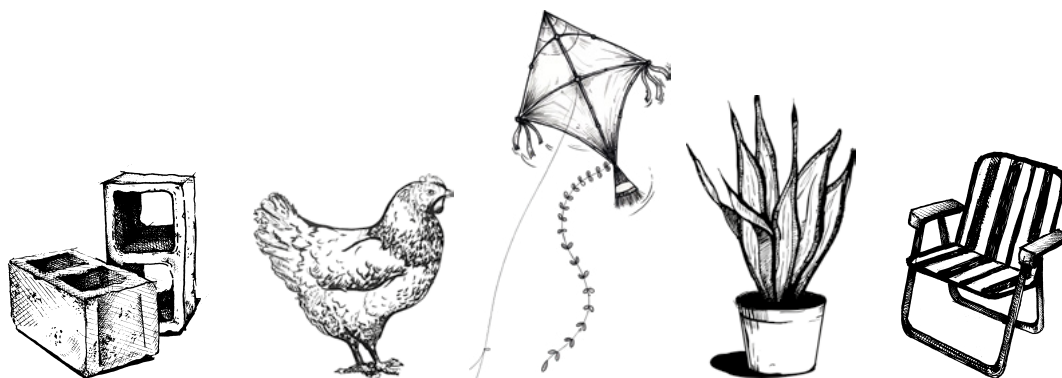
LWE

v.4 n.1

2025

DOSSIÊ MOBILIDADES DO/NO SUL





LAE

Laje é uma publicação semestral do iDALE! – Decolonizar a América Latina e seus Espaços, grupo de pesquisa vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. Dedicar-se ao giro decolonial latino-americano, às epistemologias do sul e à descolonização do conhecimento, priorizando uma produção transdisciplinar em interseção com diferentes dimensões do urbanismo, da paisagem e da arquitetura.

ISSN: 2965-4904

Laje i m

Laje, volume 4 - número 1, 2025

Dossiê Mobilidades do/no Sul

ISSN: 2965-4904

Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia

R. Caetano Moura, 121 - Federação, Salvador - BA, CEP 40210-905

Editores-Chefes

Leo Name
Tereza Spyer

Equipe de produção editorial

Adriana Caúla
Bruna Otani Ribeiro
Céline Verissimo
Frank Andrew Davies
João Soares Pena
Larissa Fostinone Locoselli
Mariana Malheiros
Murad Jorge Mussi Vaz
Oswaldo Freitez Carrillo
Rodrigo da Cunha Nogueira

Concepção do design

Adriana Caúla
Oswaldo Freitez Carrillo (coord.)
João Soares Pena
Leo Name
Maria Camila Ortiz

Design final e projeto gráfico

Oswaldo Freitez Carrillo

Coordenação gráfica

Leo Name
Oswaldo Freitez Carrillo

Editoração

Oswaldo Freitez Carrillo

Capa

Oswaldo Freitez Carrillo

Comitê Editorial

Alex Schlenker (UASB, Equador)
Alfredo Gutiérrez Borrero (UTADEO, Colômbia)
Ana Paula Alves Ribeiro (UERJ, Brasil)
Ana Paula Baltazar (UFMG, Brasil)
Andréia da Silva Moassab (UNILA, Brasil)
Bianca Freire-Medeiros (USP, Brasil)
Carolina Bracco (UBA, Argentina)
Christian León (UASB, Equador)
Cláudio Rezende Ribeiro (UFRJ, Brasil)
Cristiane Checchia (UNILA, Brasil)
Joaquín Barriendos (ITESM, México)
Luciana da Silva Andrade (UFRJ, Brasil)
Maria Estela Ramos Penha (UNIME, Brasil)
Rita de Cássia Martins Montezuma (UFF, Brasil)
Yasser Farrés Delgado (USTA, Colômbia)

Editaram esse número

Camila dos Santos Moraes
Maria Alice de Faria Nogueira

Colaboraram com esse número

Adriana de Souza e Silva
Alexandre Magalhães
Bianca Freire-Medeiros
Camila Maciel Campolina Alves Mantovani
Camila dos Santos Moraes
Dhan Zunino Singh
Filipe Ungaro Marino
Frank Andrew Davies
Gladys Nyachieo
Isabela Vianna Pinho
Mar Scardua
Maria Alice de Faria Nogueira
Paola Jirón
Sidney Dupeyrat de Santana
Suzana Duarte Santos Mallard
Talita Vasconcelos Brandão
Thais Costa da Silva
Vinicius Andrade Pereira
Vinicius de Souza Mendes

Traduziram nesse número

Alice Maria da Fonseca Freire (inglês)
Thiago Vinicius da Costa Vieira (espanhol)

Revisão / Normatização

Maria Alice de Faria Nogueira
Camila Moraes



Apoio:



CAPES

DOSSIÊ MOBILIDADES DO/NO SUL

v.4 n.1 - 2025

SUMÁRIO

EDITORIAL

- Mobilidades do/no Sul:**
ou por que falar de mobilidades em português e espanhol? 7

ENTREVISTAS

- Infraestruturas e espaço urbano: a importância da perspectiva histórica do movimento** 22
Entrevista com Dhan Zunino Singh
- Do cotidiano à política pública: mobilidades, gênero e cidade** 34
Entrevista com Paola Jirón

ARTIGOS

- Transformando-me na “sombra”** 48
Paola Jirón
- O subúrbio que o Rio de Janeiro inventou:** 72
mobilidades imaginativas em torno de uma alegoria da cidade
Frank Andrew Davies e Bianca Freire-Medeiros
- Performance e mobilização coletiva:** 102
“Chorar os Filhos” como resistência radical
contra a violência de Estado
Talita Vasconcelos Brandão e Camila Maciel Campolina Alves Mantovani
- Weaponização da narrativa sobre migrantes no Sul Global:** 124
articulando conceitos e efeitos
Suzana Duarte Santos Mallard
- Das viagens contraculturais às viagens colaborativas:** 144
ativismo identitário e feminismo interseccional em plataformas digitais
Thaís Costa da Silva e Vinícius Andrade Pereira

Furtaram o meu Fusca. E agora? **164**

Sobre regimes normativos e de mobilidades na cidade

Isabela Vianna Pinho

Justiça e micromobilidade: **198**

uma análise dos serviços de compartilhamento de bicicletas e patinetes na cidade do Rio de Janeiro

Adriana de Souza e Silva e Mar Scardua

Desafios da mobilidade urbana em contexto de mudanças climáticas: **230**

vulnerabilidade e resiliência das infraestruturas através de cinco tragédias brasileiras

Filipe Ungaro Marino

Olha o buraco! **256**

Mobilidade, política de manutenção e de segurança nas estradas no Quênia

Gladys Nyachieo

Breve panorama da produção científica sobre fluxos migratórios Brasil-Chile: **284**

levantamento temático e analítico

Sidney Dupeyrat de Santana

ENSAIO

Morenos e mercados, cholitas e sambódromos: **304**

ritualizando a ascensão boliviana em São Paulo

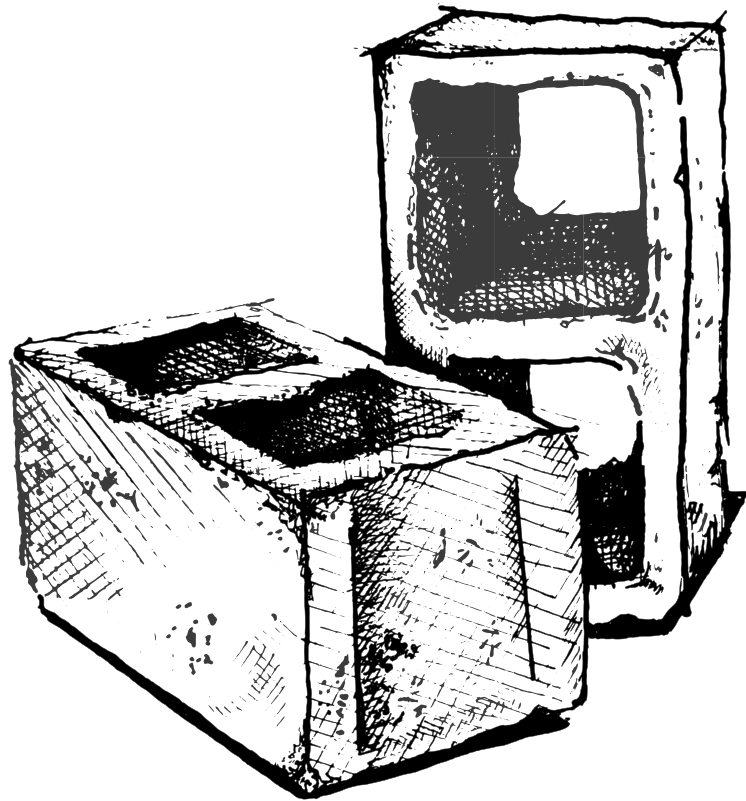
Vinicius de Souza Mendes

RESENHA

Violência, cotidiano e sociabilidades: **338**

a descida ao ordinário para pensar a emergência e o caso das UPPs no Rio de Janeiro

Alexandre Magalhães



EDITORIAL

Mobilidades do/no Sul:

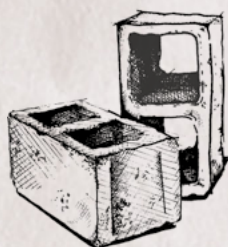
**ou por que falar de mobilidades
em português e espanhol?**

Camila dos Santos Moraes

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Maria Alice de Faria Nogueira

Universidade Federal do Rio de Janeiro



L A J E v.4 n.1
p. 6-19
2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70749

A ideia deste dossiê surgiu a partir de uma provocação feita pelo editor da revista *Laje*, Leo Name (PPG-AU/FAUFBA), na *Primeira Escola de Ciência Avançada em Mobilidades—SPMobilities*, em 2017. Organizada por Bianca Freire-Medeiros (FFLCH/USP) e Thiago Allis (EACH/USP), professora e professor da Universidade de São Paulo, a *SPMobilities 2017* reuniu pesquisadoras e pesquisadores dos Estados Unidos, da Europa e da América Latina. Por conta da participação de palestrantes de outros países, o inglês foi escolhido com a língua oficial, apesar de o evento ter se realizado na USP, no Brasil. Independentemente da escolha do idioma no evento, ao questionar o porquê de não se acionar o português ou, pelo menos, o espanhol, Name chamou a atenção para uma questão que há muito tempo está presente na academia brasileira: a escolha por privilegiar a língua inglesa tanto em eventos quanto em publicações. Especialmente no caso das produções e pesquisas relacionadas às “mobilidades”, originalmente sediadas em centros de pesquisa do/ no Norte Global, esta premissa se mostrava muito presente.

Desde então, inicia-se um esforço, do qual a revista *Laje* é uma representação importante, de fortalecer a presença de grupos de pesquisa, artigos, livros, eventos, escolas, autoras, autores e dossiês que deem visibilidade, de maneira inequívoca e diversa, mesmo que limitada — porque sempre um recorte —, a pesquisas, investigações e inquietações sobre o mundo em movimento *no, do e desde* o Sul Global. As iniciativas que derivam desse esforço acadêmico de um grupo de pesquisadoras e pesquisadores — uma parte presente neste Dossiê — jogam luz em cenários de circulação, deslocamento e (i)mobilidades muito únicos e peculiares, mas com algo em comum: o passado colonial e sua experiência sócio-geo-histórica, cultural, política e econômica posterior, a qual afeta, atravessa, facilita ou impede de maneira (in)voluntária e desigual a (não) circulação de corpos, objetos, informação e capital.

Ainda em 2017, uma primeira obra sobre pesquisas em mobilidade realizadas por pesquisadores e pesquisadoras brasileiros começou a ser organizada. Intitulada *Brazilian Mobilities* (NOGUEIRA; MORAES, 2020), a coletânea foi editada pela Routledge, na série *Changing Mobilities*, e buscou reunir uma amostra da produção sobre mobilidades, no Brasil, que possuía o chamado Paradigma das Novas Mobilidades (PNM) — cf. Sheller; Urry (2006; 2016) — como ponto de partida teórico-analítico e/ou metodológico. Apesar de publicada em inglês, foi feita uma negociação com a editora sobre a possibilidade de publicação do material também em português, já que o livro fechava com o capítulo de Name (2020) que, não por acaso, tinha como título a pergunta “Por que estamos escrevendo em inglês?”. Este Dossiê é, portanto, uma retomada, cinco anos depois, apresentando uma perspectiva ampliada do livro, em direção a uma ideia de Mobilidades do/no Sul. Ou seja: uma expansão para além do PNM, a partir de uma amostra da produção em português e seus diálogos com pesquisadores hispanófonos latino-americanos.

Mas de que mobilidades estamos falando? E por que falar em português?

Como mencionado, em *Brazilian Mobilities* (NOGUEIRA; MORAES, 2020) apresentamos uma amostra de estudos brasileiros que operam sob as lentes do PNM, lançado originalmente no texto *The new mobilities paradigm*, publicado em 2006, pelos sociólogos Mimi Sheller, pesquisadora dos Estados Unidos, e John Urry, da Inglaterra. De acordo com Sheller e Urry (2006; 2016), com a combinação de avanços nas tecnologias de comunicação, informação e de transportes, a partir da virada do milênio assistimos a uma intensificação de fluxos globais e, com isso, um aumento da circulação de pessoas, objetos, informações, imagens e imaginários que envolvem, mesmo que de forma desigual, uma boa parte das sociedades do globo, demandando, assim, uma nova forma de se olhar e analisar estas sociedades. Tais sociólogos propõem, assim, trazer os movimentos para a análise sociológica, considerando-os provocadores de mudanças significativas e determinantes nos modos de vida social, econômica e política contemporânea. Para tanto, fundaram tanto um centro de pesquisa na Universidade de Lancaster, no Reino Unido, o *Centre for Mobilities Research* (CEMORE), quanto o periódico científico *Mobilities Journal*. Uma série de pesquisadoras e pesquisadores se unem a este esforço: primeiramente, advindos/as da Europa, seguidos por colegas da América Latina hispanófona, do Brasil e de países da África. É importante destacar que, em paralelo, um grupo de intelectuais na França debatia, também, um *paradigme de la mobilité*, conforme apontado por Freire-Medeiros *et al.* (2018).



No Brasil, o PNM chega por meio de estudos da sociologia do turismo e das mobilidades turísticas, em grande medida incentivado pela publicação local do livro *O Olhar do Turista* ([1991] 1999), de John Urry; e, 20 anos mais tarde, de *O Olhar do Turista 3.0* ([2011] 2021), no qual Urry atualiza, em coautoria com Jonas Larsen, as questões propostas no primeiro livro, que ainda não contavam com a força das tecnologias da informação, como a internet.

Neste sentido, e não por acaso, no Brasil, os primeiros diálogos com as mobilidades se deram nos estudos sobre o turismo, mais especificamente no turismo em favelas, a partir de Bianca Freire-Medeiros (2007; 2009; 2010; 2013). A socióloga já apontava para as mudanças no comportamento dos turistas ao se relacionarem diretamente com novos arranjos sociais, a partir dos anos 2000, e suas análises culminaram na elaboração da noção de *traveling favela* — ou “favela viajante” (FREIRE-MEDEIROS, 2013). Inspirada pelo PNM, ela propõe que a combinação da favela, enquanto marca e mercadoria, ocorre através da “circulação de imagens, significados, objetos e corpos responsáveis por criar e mobilizar a favela turística” que, enquanto espaço e destino, se torna um fenômeno mundial na virada do milênio (ibid., p. 24). Outros/as intelectuais do turismo se somaram a essas análises, como Vera Guimarães, em estudos sobre migrações, turismo e mobilidades (GUIMARÃES, 2011); e Thiago Allis (ALLIS, 2016; ALLIS *et al.* 2020; CARNEIRO; ALLIS, 2024), em seus estudos sobre transportes, turismo e hospitalidade em contextos urbanos. Mais tarde, tais trabalhos se expandem para a área de comunicação, como publicações de Adriana Souza e Silva (2010) e Fernanda Duarte (2020), entre outras, chegando até as organizadoras deste dossiê que focam nas (i)mobilidades em favelas, incluindo as turísticas (MORAES, 2017; FREIRE-MEDEIROS, MORAES, 2022; MORAES *et al.* 2022) e nas mobilidades de objetos, marcas e materialidades (NOGUEIRA, 2020; 2021; 2023; NOGUEIRA; SOUZA, 2023)

Ao longo de mais de quinze anos de pesquisas no Brasil, além da organização das quatro edições da *SPM Mobilities* (2017), renomeada para *SPM Mob* (2019; 2021; 2023), foram editados dois livros digitais em português — *Antropologia das Mobilidades* (SOUZA; GUEDES, 2021) e *Mobilidades Turísticas: Debates e Estudos Contemporâneos* (ALLIS; MORAES; CATALANO, 2023); dois livros organizados em inglês, *Brazilian Mobilities* (NOGUEIRA; MORAES, 2020) e *Alternative (Im)Mobilities* (NOGUEIRA, 2024), além de dois dossiês em periódicos científicos nacionais — a *Revista Tempo Social*, v. 30, n. 2 (FREIRE-MEDEIROS; TELLES; ALLIS, 2018) e a *Revista Brasileira de Sociologia*, v. 11, n. 28 (FREIRE-MEDEIROS; MAGALHÃES; MENEZES, 2023). Para além dessas obras publicadas, os estudos em mobilidades foram organizados em grupos de trabalhos em

importantes eventos acadêmicos nacionais e internacionais, como a Reunião de Antropologia do Mercosul, o Congresso Brasileiro de Sociologia, o Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo e o Fórum ABRATUR — Academia Internacional para o Desenvolvimento da Pesquisa em Turismo no Brasil. Além disso, houve a participação de pesquisadores e pesquisadoras brasileiros/as em eventos organizados por associações internacionais, como a *Cosmobilities Network: The European Network of Mobility Research* e a *International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M)*. Nessas conferências, acontecem alguns dos primeiros contatos com intelectuais latino-americanos e da África, cujo resultado em parcerias veremos, também, neste dossiê.

Ainda em termos de publicações com integração de pesquisas realizadas no Brasil e em outros países da América Latina, podemos citar os livros *Términos Clave para los Estudios de la Movilidad en América Latina* (ZUNINO SINGH; GIUCCI; JIRÓN, 2018) e *Nuevos términos Clave para los Estudios de Movilidad en América Latina* (ZUNINO SINGH; GIUCCI; JIRÓN, 2023), com textos em espanhol e português. Neste percurso, estudiosos de diversas formações acadêmicas mobilizaram, para além de autores/as que carregam a herança do PNM nas suas produções, uma literatura localizada, latino-americana, com uma mirada mais relacionada com o cenário sociopolítico e cultural do Sul Global, de modo a pensar a economia e o consumo, as mobilidades sociais, a comunicação e a tecnologia, o planejamento urbano e o transporte, a arte e a cultura, a educação, a saúde, a justiça móvel e as sustentabilidades, entre outros temas impactados por movimentos, deslocamentos e (i)mobilidades de pessoas, ideias, objetos e informações.

Em resumo, têm-se mais de cinquenta pesquisadoras e pesquisadores, mais de sessenta artigos publicados em periódicos em português, mais de trinta dissertações de mestrado e teses de doutorado e mais de dez grupos de pesquisa, dentre os quais destacamos o MTTM — Mobilidades: Teorias, Temas e Métodos e o Mobtur — Mobilidades e Turismo, que abordam questões sobre mobilidades turísticas, mobilidade estudantil, sociabilidade em movimento, mobilidades potenciais e discurso, imobilidades e consumo, mobilidades imaginativas, mobilidades acadêmicas internacionais, mobilidades e línguas em contato e mobilidades em movimentos sociais.

De 2017 para cá, a Escola de Ciência Avançada em Mobilidades, agora *SPMob*, que caminha para sua quinta edição em 2025, tornou-se um evento de referência no Brasil para o estudo das mobilidades. O evento segue promovendo discussões interdisciplinares sobre o movimento de pessoas, ideias, mercadorias e políticas e reúne um público

de mais de cinquenta pesquisadores e setecentos estudantes, professores e profissionais. A cada edição, um tema direciona as aulas: a primeira prestou uma homenagem póstuma a John Urry, sociólogo que, pioneiramente, institucionalizou o debate acerca das mobilidades. Em 2019, focou-se nas "(Des)Igualdades em Movimento" e expandiu-se o contato com intelectuais de outros países da América Latina. Em 2021, a edição "Mobilidades em Tempos de Crise" ocorreu virtualmente, devido à COVID-19, e focou nos métodos de pesquisa com aulas ministradas por pesquisadoras e pesquisadores brasileiros em universidades fora do Brasil. Em 2023, "Memórias & Futuros" reuniu intelectuais dos Estados Unidos, Portugal, Argentina e Chile, com pesquisas sobre povos indígenas, ruínas, outras temáticas. Em 2025, a Escola dialogará sobre Crises Climáticas.

Dessa forma, o objetivo deste dossiê não é apenas apresentar uma amostra dos estudos de mobilidades desenvolvidos no Brasil, mas também construir e/ou ampliar uma rede com outras perspectivas, especialmente àquelas que privilegiam o diálogo Sul-Sul. Nesse sentido, "Mobilidades do/no Sul" foi organizado como uma curadoria de estudos que, mesmo de forma limitada, deem visibilidades ao potencial epistemológico, analítico e metodológico das mobilidades, a partir de um ponto de vista mais amplo, multissituado e multiescalar. O dossiê tem a participação de dezenove pesquisadores e pesquisadoras, de áreas como Antropologia, Arquitetura, Comunicação, História, Psicologia, Sociologia e Turismo, de doze instituições sediadas no Brasil, Argentina, Chile, Estados Unidos e Quênia, e segue com dez artigos, duas entrevistas em espanhol, um ensaio fotográfico e uma resenha, agrupados em torno de temas como a mobilidade de lugares, corpos, objetos e materialidades; e também sobre as (i)mobilidades e fricções que os deslocamentos e a (não) circulação de entidades e "trecos móveis" (NOGUEIRA, 2021) podem proporcionar.



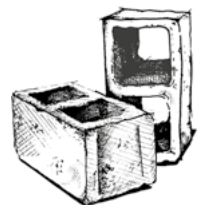
Abrimos o dossiê e a seção de **Entrevistas** com duas conversas com parceiros, conduzidas por nós duas, na proposta de valorizar os estudos das mobilidades na América Latina: o argentino **Dhan Zunino Singh**, Investigador Adjunto do *Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas* (CONICET) e coordenador do Laboratório Espaço, Tecnologia e Cultura (CHI-IESCT, UNQ) na Universidade Nacional de Quilmes; e a chilena **Paula Jirón**, Professora Associada do Instituto de la Vivienda (INVI) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade do Chile.

Começamos com **Zunino Singh**, historiador, que traz em sua entrevista uma reflexão sobre mobilidade urbana, memória e história e suas conexões com a produção do espaço nas cidades. Sua fala oferece uma perspectiva interdisciplinar, combinando sociologia, história e estudos culturais, para analisar como as práticas de mobilidades moldam as cidades e influenciam questões sociais, políticas e ambientais. Além disso, ele aborda temas como a chamada descolonização teórico-epistemológica, os impactos políticos na mobilidade e os desafios para a transição sustentável, especialmente no contexto latino-americano, com foco na cidade de Buenos Aires. Em sua entrevista, **Jirón** aborda questões fundamentais sobre mobilidade urbana, desigualdades de gênero, interseccionalidade e planejamento territorial, especialmente no contexto de Santiago do Chile. Com sua experiência como antropóloga e pesquisadora — e agora presidente do Conselho Nacional de Desenvolvimento Territorial no Chile —, ela nos oferece reflexões valiosas sobre a mobilidade como uma lente analítica potente que, em sua dinâmica, revela desigualdades no cotidiano da vida social. Para Jirón, por enxergar a cidade como fluxo, auxilia na proposta de se pensar novas formas de políticas públicas e planejamento urbano.



Abrindo a seção de **Artigos** do dossiê, temos também a oportunidade de publicar a tradução em português de um importante texto de Jirón, **Transformando-me na "sombra"**. Publicado originalmente em inglês, no livro *Mobile Methods* (BÜSCHER *et al*, 2018), o texto, traduzido por Thiago Vinícius da Costa Vieira, pesquisador da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, propõe uma metodologia híbrida e interdisciplinar, na qual o/a pesquisador/a é mobilizado por seu objeto e faz um acompanhamento de seu deslocamento — transformando-se em sua sombra — para entender a experiência de ser (ou não) móvel em grandes centros urbanos, como Santiago do Chile.

E é a partir da mobilidade de signos de festa e cultura, que o texto seguinte, **O subúrbio que o Rio de Janeiro inventou: mobilidades imaginativas em torno de uma alegoria da cidade**, de **Frank Andrew Davies**, professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, e **Bianca Freire-Medeiros**, professora da Universidade de São Paulo, reflete sobre as representações culturais e sociais dos subúrbios cariocas. Os sociólogos demonstram como a categoria "subúrbio", no Rio de Janeiro, transcende aspectos geográficos, acumulando conotações estéticas, morais e afetivas, e se torna uma alegoria da cidade e da identidade nacional. À luz das mobilidades imaginativas, discutem como imagens e narrativas sobre os subúrbios circulam e moldam percepções sobre a cidade



e seus habitantes, e propõem uma agenda de pesquisa voltada para as dinâmicas de mobilidade e imaginação que definem representações urbanas no Brasil e no Sul Global.

Em contrapartida à circulação imagética de subúrbios e periferias da cidade do Rio de Janeiro e de São Paulo, o artigo a seguir, **Performance e mobilização coletiva: “Chorar os Filhos” como resistência radical contra a violência de Estado**, de **Talita Vasconcelos Brandão** e **Camila Maciel Campolina Alves Mantovani**, ambas da Universidade Federal de Minas Gerais, reflete sobre a (i)mobilidade de jovens negros/as periféricos/as atingidos pela violência do Estado. A partir da performance “Chorar os Filhos”, de Nina Caetano, o texto explora a potência da arte como ferramenta tanto de contestação política e social quanto de resistência contra a violência estatal. As autoras põem em diálogo Butler (2017; 2019), Rancière (2016), Sheller e Urry (2016) e nos mostram como a arte da performance pode ser usada para denunciar o genocídio da juventude negra no Brasil, ao dar visibilidade às histórias de mães que perderam seus filhos e filhas e que transformam o luto em luta coletiva.

Ainda na chave do potencial de (i)mobilidade dos corpos, em **Weaponização da narrativa sobre migrantes no Sul Global: articulando conceitos e efeitos**, a pesquisadora **Suzana Duarte Santos Mallard**, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, problematiza a manipulação de narrativas sobre migração para fins políticos, econômicos e sociais. Tendo como foco a migração de latinos para os Estados Unidos, Mallard explora a ideia de “*weaponização*” (TEITELBAUM; WEINER, 1995) das migrações, levada a cabo pelo governo estadunidense, e mostra como discursos e práticas oficiais reforçam estereótipos e desviam o foco das causas estruturais, dificultando, assim, políticas públicas inclusivas — em especial durante o governo Trump, em vigor em seu segundo mandato.

A questão da opressão é trazida à tona no texto **Das viagens contraculturais às viagens colaborativas: ativismo identitário e feminismo interseccional em plataformas digitais**, que não trata de migrações, mas do deslocamento voluntário feito nas práticas do turismo. Thais Costa, professora do Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca, e Vinicius Pereira, professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, traçam um paralelo entre os movimentos contraculturais das décadas de 1950 e 1960 e as redes colaborativas contemporâneas de mulheres brasileiras, destacando como essas redes promovem emancipação, coletividade e resistência às estruturas opressivas. Em diálogo com questões de gênero, etnia e classe, o artigo oferece uma perspectiva crítica sobre desigualdades nas práticas de mobilidades turísticas, nos fa-



zendo pensar sobre os regimes normativos e de mobilidades que facilitam ou impedem a livre circulação de corpos femininos.

Tomando como "gancho" teórico os regimes de mobilidades (GLICK SCHILLER; SALAZAR, 2014), a partir desse ponto o dossiê enfoca a dinâmica de circulação dos objetos e suas materialidades infraestruturais. **Furtaram o meu Fusca. E agora? Sobre regimes normativos e de mobilidades na cidade**, o artigo de **Isabela Vianna Pinho**, doutoranda na Universidade Federal de São Carlos, explora a experiência do furto de seu próprio carro na cidade de Santos, em São Paulo, como ponto de partida para compreender a coexistência de "regimes normativos" (FELTRAN, 2020) e de mobilidades nas periferias paulistas — e para além delas. A partir da narrativa autoetnográfica de sua dupla posição, como "vítima" e pesquisadora, Pinho revela a complexa relação entre diferentes atores, "sejam eles ligados ao "mundo do crime", "estatal" ou "midiático", e aponta como as noções de capital social e de capital de rede se impõem — e são acionadas —, no auxílio à capacidade de as pessoas se moverem (ou não) entre tantas instâncias normativas que são relatadas no texto.

Adriana de Souza e Silva, da Northeastern University, nos Estados Unidos, e **Mar Scardua**, da North Carolina State University, também nos Estados Unidos, trabalham a questão da justiça pela ideia da micromobilidade, nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Em **Justiça e micromobilidade: uma análise dos serviços de compartilhamento de bicicletas e patinetes na cidade do Rio de Janeiro**, as autoras trabalham com a noção de "mobilidade justa" — ou *mobility justice* (SHELLER, 2018) —, em articulação com o conceito de mobilidade sustentável, para pensar sobre o quanto a integração de tecnologia e mobilidade, no caso dos serviços de compartilhamento de patinetes e bicicletas gerenciados via *smartphones*, reproduzem desigualdades sociais estruturais em sua dinâmica operacional, reforçando a carência de modos sustentáveis e justos de se mover pela cidade.

A ideia de sustentabilidade também está presente no artigo de **Filipe Marino**, professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. No texto **Desafios da mobilidade urbana em contexto de mudanças climáticas: vulnerabilidade e resiliência das infraestruturas através de cinco tragédias brasileiras**, Marino aborda os desafios da mobilidade de pessoas, objetos, informação e capital, em centros urbanos no Brasil e em um contexto de mudanças climáticas. Com base em conceitos como resiliência, *capability* e adaptabilidade, o autor destaca a vulnerabilidade das infraestruturas e a necessidade de torná-las mais resilientes e adaptáveis aos problemas de uma socie-

dade cada vez mais "em risco" (BECK, 1992). Como objeto de análise, Marino examina cinco tragédias climáticas brasileiras, incluindo as enchentes no Rio Grande do Sul, em 2024, apontando os impactos sociais, econômicos e ambientais gerados pela falta de investimentos nas infraestruturas de mobilidade e na promoção da qualidade de vida nas cidades brasileiras.

A falta de investimento também é central na análise feita pela professora **Gladys Nyachieo**, da Universidade Multimídia do Quênia, sobre mobilidade, manutenção e segurança nas estradas desse país da África Oriental. Ao abordar como questões étnicas e políticas influenciam na priorização de reparos nas estradas, muitas vezes negligenciando a circulação e o deslocamento em áreas menos favorecidas, a socióloga traz para discussão, em **Olha o buraco! Mobilidade, política de manutenção e de segurança nas estradas no Quênia**, as fricções vivenciadas pela população que utiliza a infraestrutura rodoviária cotidianamente, para negócio ou lazer. O texto discute, ainda, o uso de tecnologias e redes sociais na circulação da informação, destacando o envolvimento da comunidade e seu papel na denúncia e na reparação de buracos.

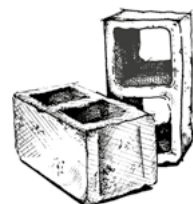
Voltamos à questão das migrações para fechar a seção de artigos do dossiê. O texto **Breve panorama da produção científica sobre fluxos migratórios Brasil-Chile: levantamento temático e analítico**, de **Sidney Dupeyrat de Santana**, doutorando em Comunicação e Cultura na Universidade Federal do Rio de Janeiro, faz um levantamento sistemático da produção científica sobre os fluxos migratórios entre Brasil e Chile, oferecendo um panorama dos aspectos históricos, culturais, políticos e sociais tratados em artigos, teses e dissertações, com base em conceitos como identidade, integração, memória e refúgio, que perpassam as histórias de quem voluntária ou involuntariamente se coloca em fluxo.

A seguir, na seção **Ensaio**, apresentamos o trabalho de **Vinícius de Souza Mendes**, jornalista e doutorando em Sociologia na Universidade de São Paulo. O ensaio **Morenos e mercados, cholitas e sambódromos: ritualizando a ascensão boliviana em São Paulo** reúne vinte e duas fotografias em preto e branco, produzidas entre 2019 e 2024, e oferece um olhar jornalístico, mas em certa medida também artístico, sobre a transformação das festas folclóricas bolivianas, conectando aspectos culturais, sociais e econômicos desse importante grupo de imigrantes em São Paulo. Mendes explora como essas festividades refletem a ascensão socioeconômica dos bolivianos, destacando a ritualização do social como um elemento central. Além disso, o ensaio contex-

tualiza as mobilidades estruturais e simbólicas dessas festas, mostrando como elas se expandiram em tamanho, recursos e impacto.

Para finalizar, o dossiê traz, na seção **Resenha**, o texto **Violência, cotidiano e sociabilidades: a descida ao ordinário para pensar a emergência e o caso das UPPs no Rio de Janeiro**. Trata-se da resenha do livro *Entre o Fogo Cruzado e o Campo Minado: a Pacificação das Favelas Cariocas*, de Palloma Valle Menezes (2023), feita pelo professor **Alexandre Magalhães**, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, e que apresenta a obra que relata o trabalho de campo de quase quatro anos realizado pela autora nas primeiras favelas pacificadas no Rio de Janeiro: Santa Marta e Cidade de Deus. Baseada no conceito do pragmatismo e influenciada pelo pensamento de Machado da Silva, a obra buscou analisar as consequências da implementação das UPPs no cotidiano das favelas, a partir da reconfiguração do modo em que moradores, traficantes e policiais experienciaram seu cotidiano.

A produção sobre mobilidades no Brasil continua muito concentrada no Sudeste, entre Rio de Janeiro e São Paulo. No entanto, como vimos, os esforços de publicação e de presença dos Grupos de Trabalho, nos congressos científicos, buscam ampliar a produção sobre o tema para além deste eixo. O desequilíbrio nas produções é parte resultante do histórico fluxo de pesquisadoras e pesquisadores do interior para os grandes centros, que também dizem muito sobre desigualdades no universo acadêmico, como a questão da língua que trouxemos no começo desta apresentação. Minimizar esse desequilíbrio é um desafio que se soma à tarefa de expandir os debates e as redes de pesquisa sobre as mobilidades entre pesquisadoras/es do Sul Global, o qual a Revista Laje, e esse dossiê, nos parece ser um bom registro.



Obrigada, Leo Name e equipe editorial da revista *Laje* da UFBA!

Referências

ALLIS, T. Em busca das mobilidades turísticas. **Plural (São Paulo. Online)**, v. 23, p. 94, 2016. <https://doi.org/10.11606/issn.2176-8099.pcs0.2016.125112>

ALLIS, T.; MORAES, C.M.S.; SELLER, M. Revisitando as mobilidades turísticas. **Revista Turismo em Análise**, v. 31, p.

271-295, 2020. <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v31i2p271-295>

ALLIS, T.; MORAES, C.M.S.; CATALANO, B. **Mobilidades turísticas**: debates e estudos contemporâneos. Vol. 5 (Coleção Desenvolvimento do Turismo). Universidade de São Paulo. Escola de Artes, Ciências

- e Humanidades, 2023. DOI: <https://doi.org/10.11606/9786588503324>
- BECK, U. **Risk Society: Towards a New Modernity**. Londres: Sage, 1992.
- BÜSCHER, M., URRY, J., WITCHGER, K. **Mobile Methods**. Abingdon: Routledge, 2010
- BUTLER, J. **Quadros de guerra: quando a vida é passível de luto?** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017
- BUTLER, J. **Vida precária: os poderes do luto e da violência**. Belo Horizonte: Autêntica, 2019
- CARNEIRO, J.; ALLIS, T. Mobilidades, etnografia e turismo: um panorama sobre metodologias etnográficas na literatura. **Etnográfica (Lisboa)**, p. 259-282, 2024.
- DUARTE, F. P. C. #BHnas ruas: mobile journalism during the June Journeys. In NOGUEIRA, M.A. de F.; MORAES, C. M. S. **Brazilian Mobilities**. Oxon, UK: Routledge, 2020.
- FREIRE-MEDEIROS, B. A Favela que vê e que se vende. Reflexões e polêmicas em torno de um destino turístico. **RBCS** Vol. 22 n°. 65 outubro/2007
- FREIRE-MEDEIROS, B. **Gringo na Laje: Produção, Circulação e Consumo da Favela Turística**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009
- FREIRE-MEDEIROS, B. Entre tapas e beijos: a favela turística na perspectiva de seus moradores. **Soc. estado**. 25 (1), abril/2010 <https://doi.org/10.1590/S0102-69922010000100003>
- FREIRE-MEDEIROS, B. **Touring Poverty**. Oxon, UK: routledge, 2013.
- FREIRE-MEDEIROS, B. **The Traveling Favela**. Global Dialogue. 2023. <https://globaldialogue.isa-sociology.org/articles/the-traveling-favela>
- FREIRE-MEDEIROS, B.; TELLES, V. da S.; ALLIS, T. Por uma teoria social on the move. **Tempo Social**, 30(2), 2018. p.1-16. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142654>
- FREIRE-MEDEIROS, B.; MORAES, C. M. S. Mobilidades transnacionais y la producción académica sobre el turismo de favelas. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, 16, e-2262. 2022
- FREIRE-MEDEIROS, B.; MAGALHÃES, A.; MEZEZ, P. (I) mobilidades socioespaciais e suas infraestruturas. **Revista Brasileira de Sociologia**. v. 11 n. 28, 2023. <https://doi.org/10.20336/rbs.976>
- GLICK SCHILLER, N.; SALAZAR, N. **Regimes of Mobility**. Imaginaries and Relations of Power. Oxo, UK: Routledge, 2014
- GUIMARÃES, V. M. Globalização, as condições de mobilidade contemporânea e as práticas turísticas. **Revista Contemporânea (UERJ. Online)**, v. 09, p. 09-20, 2011.
- MORAES, C.M.S. **Favelas ecológicas: passado, presente e futuro da favela turística**. 2017. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2017.
- MORAES, C.M.S.; LA VEGA, B.V.; FRENZEL, F. REGA, I.; MAINARD-SARDON, J. Favela tour virtual: sobre mobilidades turísticas em favelas no contexto da pandemia de Covid-19. **Cadernos de Arte e Antropologia**, v. 11, 2022.
- NAME, L. Why are we writing and speaking in English? Coloniality of academic communication and its uneven mobilities. In: NOGUEIRA, M.A. de F.; MORAES, C.M.S. (orgs.). **Brazilian mobilities**. Oxon, UK: Routledge, 2020, p. 169-181.
- NOGUEIRA, M.A. de F.; MORAES, C. M. S. **Brazilian Mobilities**. Oxon, UK: Routledge, 2020.
- NOGUEIRA, M.A. de F. Trecos Móveis: a mobilidade em potência e o novo papel social dos objetos na publicidade das marcas. **Signos do Consumo**. v. 13 n. 1, 2021.

<https://doi.org/10.11606/issn.1984-5057.v13i1p72-81>

NOGUEIRA, M.A. de F. **Alternative (im) mobilities**. Oxon, UK: Routledge, 2023.

NOGUEIRA, M.A. de F.; SOUZA, R. dos S. Where Media Technology Is Not Fully Available. Sound-Based Means of Transport as Local Media. In VANNINI, P. (ed.) **Mobilities in Remote Places**. Oxon, UK: Routledge, 2023.

NOGUEIRA, M.A. de F.; DUARTE, C. P. F. Comunicação, Mídia e Mobilidade. ZUNINO SINGH, D.; GIUCCI, G.; JIRÓN, P. **Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina**. Buenos Aires: Editorial Teseo, 2023

RANCIÈRE, J. **The method of equality**. Cambridge: Polity Press, 2016

SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A** volume 38, 2006, pages 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

SHELLER, M.; URRY, J. Mobilizing the new mobilities paradigm. **Applied Mobilities** Volume 1, 2016

SHELLER, M. Theorising mobility justice. **Tempo Social**, 30(2), 17-34.2010.

SHELLER, M. Mobility Justice. The Politics of Movement in An Age of Extremes. New York: Verso. 2018.

SOUZA E SILVA, A.; FRITH, J. Locative mobile social networks: mapping communication and location in urban spaces. **Mobilities**, v. 5, p. 485-505, 2010.

SOUZA, C. V.; GUEDES, A. D. **Antropologia das mobilidades**. Brasília: ABA Publicações, 2021.

SPMOB, 2017. <https://eanneleite.wixsite.com/2017>

SPMOB, 2019. <https://spmob2019.wixsite.com/spmob2019?fbclid=IwAR3WAohCVyNOTJ-gzEAvxqwmrP6wRcDphkjTBNCdr5mQWasMUalmU-5VW7aiA>

SPMOB, 2021. <https://www.observatorio-dasmetropoles.net.br/terceira-escola-de-ciencia-avancada-em-mobilidades-metodos-moveis-spmob2021/>

SPMOB. 2023. <https://www.even3.com.br/spmob2023-325990/>

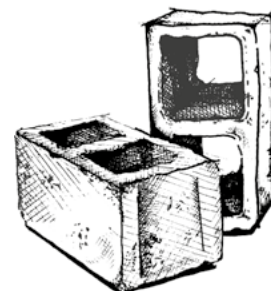
TEITELBAUM, M., WEINER, M. Threatened Peoples, Threatened Borders: World Migration and U.S. Policy, W.W. Norton, 1995

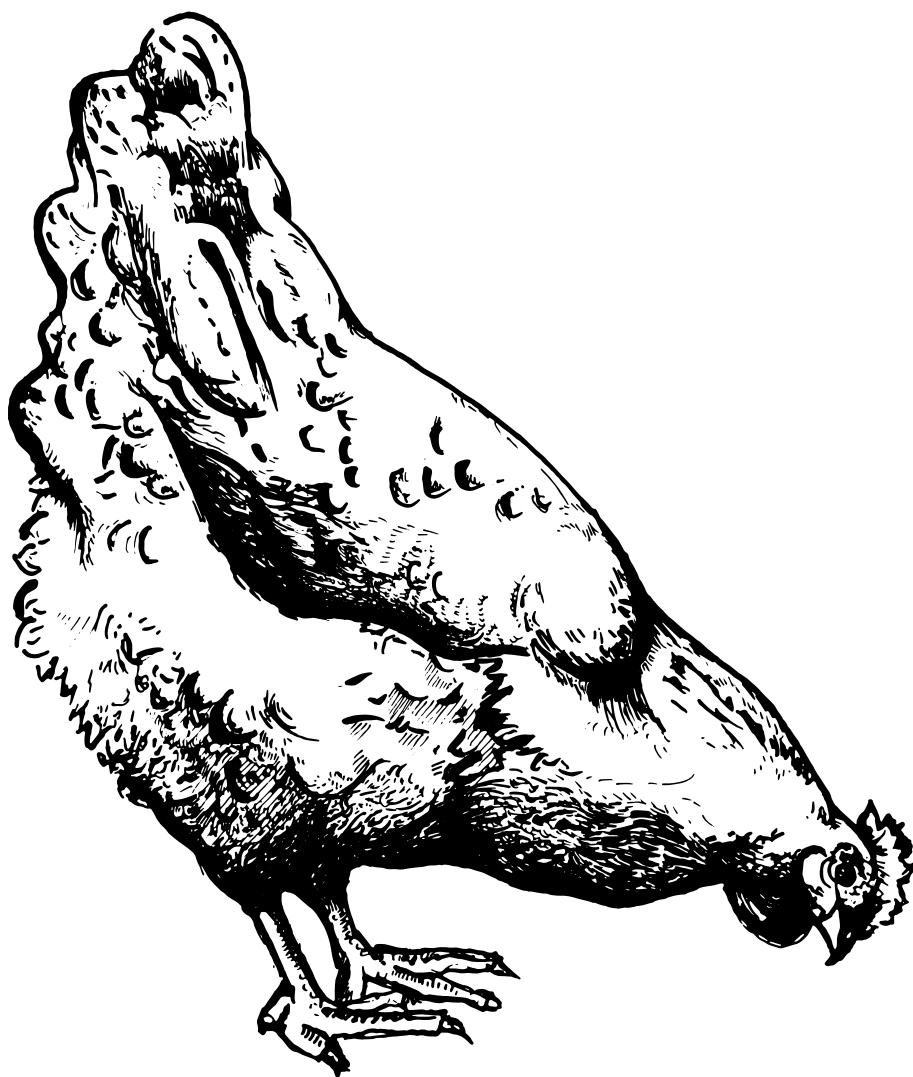
URRY, J. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas** O olhar do turista : Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. Barueri, SP: Editora Nobel, 1999

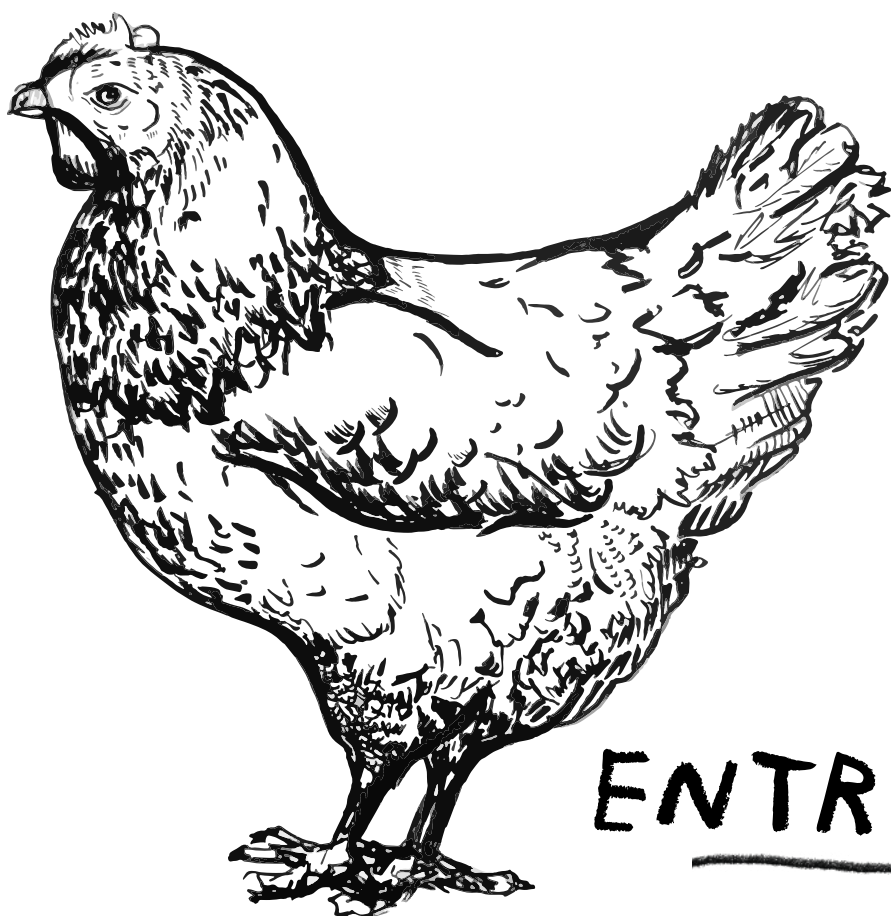
URRY, J.; LARSEN, J. **O olhar do turista 3.0**. São Paulo: Editora SESC, 2021

ZUNINO SINGH, D.; GIUCCI, G.; JIRÓN, P. **Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina**. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2018.

ZUNINO SINGH, D.; GIUCCI, G.; JIRÓN, P. **Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina**. Buenos Aires: Editorial Teseo, 2023







ENTREVISTAS

**Infraestruturas
e espaço urbano:
a importância da
perspectiva histórica
do movimento**

Entrevista com Dhan Zunino Singh

Universidade Nacional de Quilmes

Quem entrevista:

Maria Alice de Faria Nogueira

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Camila dos Santos Moraes

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Revisão:

Thiago Vinícius da Costa Vieira

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro



DHAN ZUNINO SINGH

Sociólogo e historiador da cultura, cidades e mobilidades. Bacharel em Sociologia e especialista em História do Urbanismo e da Arquitetura pela Universidade de Buenos Aires. Mestre em Sociologia da Cultura pela Escola Interdisciplinar de Altos Estudos Sociais (IDAES)/ Universidade de San Martín e Doutor em História, Instituto de Pesquisa Histórica (IHR-SAS)/ Universidade de Londres. Hoje é pesquisador associado (CONICET) e pesquisa a história das mobilidades em Buenos Aires a partir de uma perspectiva cultural e urbana no Centro de História Intelectual da Universidade Nacional de Quilmes, onde também dirige o Laboratório de Espaço, Tecnologia e Cultura.

Professor de história cultural e sociologia urbana em cursos de graduação e de teoria das mobilidades, infraestrutura e patrimônio na pós-graduação. É editor de diversos livros sobre mobilidades, entre eles *"Pensar las infraestructuras en Latinoamérica"*, *"Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina"* e *"Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina"*, editor associado do *Journal of Transport History* e foi diretor e membro da *International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M)*.

Esteve por duas vezes no Brasil em edições da SPMob, a primeira, em 2017 e a quarta em 2023, no Rio de Janeiro, e tem se dedicado ao pensamento e intercâmbios de ensino e pesquisa sobre as mobilidades no eixo Latino Americano. Atuante no Laboratório *Espacio, Tecnología y Cultura* na Universidad Nacional de Quilmes, vem desenvolvendo pesquisas e eventos com pesquisadoras brasileiras como parte de projeto sobre infraestrutura com financiamento da FAPERJ.

Ciclista e amante das artes, sonha com a realização de um festival de cultura, artes e mobilidades na América Latina. Nesta entrevista, Dhan apresenta vários aspectos sobre os estudos das mobilidades no Sul Global, faz críticas à colonialidade do saber e das instituições e enfatiza a importância de estudos culturais e históricos na área.





Gran parte de su labor académica e investigación tiene que ver con infraestructuras de movilidad, con especial enfoque en el transporte periurbano - metro, autobuses y bicicletas -. ¿Cómo una mirada histórica y de memoria sobre cómo las personas se mueven por la ciudad nos ayuda a pensar sobre la ciudad misma y sus conexiones?

Mi origen es la sociología urbana y luego me doctoré en historia, combinando análisis cultural y giro de la movilidad con los estudios urbanos. La sociología, en su origen, es historicista (Weber y Marx, por ejemplo), por lo tanto, no lo miro como un salto sino como una forma de integrar pasado y presente. Una de mis grandes inspiraciones teóricas para comprender la ciudad fue Henri Lefebvre. La noción de producción *del* espacio indica que lo urbano es un proceso y que la mirada histórica es una perspectiva de procesos, justamente. Luego, la historia me permite indagar qué rol tiene el movimiento de personas y cosas en el proceso de producir lo urbano. La perspectiva histórica permite trabajar esto de manera muy interesante porque uno ve cómo el tren o el tranvía ayudó a la expansión urbana, por ejemplo. A diferencia de la ciudad dada que miramos hoy, donde se suele ver el movimiento en un espacio construido y ya consolidado, la mirada histórica ayuda a ver mejor que la movilidad no es un subproducto de la ciudad sino un elemento que la produce. Esta noción de que son las prácticas las que producen el espacio suele diluirse en las miradas actuales.

Tim Cresswell dice al pasar, en algún texto, "la producción de movilidades", parafraseando a Lefebvre. La historia no se trata solamente de reconstruir eventos del pasado para conocerlos - que es uno de los objetivos de mis pesquisas - sino comprender cómo muchas de esas prácticas y representaciones espaciales tienen una larga

LAJE

v.4 n.1

p. 22-33

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70751

duración, explican de dónde venimos. Una de las cosas que descubrí es que muchas de nuestras prácticas de movilidad tienen una larga historia, por lo tanto, cambiarlas no es algo sencillo; tienen una densidad, un fuerte arraigo. Esto es vital cuando pensamos en la transición a una sociedad post carbono, que requiere cambios en nuestras movilidades. Además, cuando las movilidades del futuro, que se proponen desde la sustentabilidad, son el caminar, la bicicleta, el auto eléctrico o el tren, uno ve el regreso de viejos modos de transporte que el relato histórico, desde el determinismo tecnológico, había dejado en el pasado como obsoletos. Entonces, también me permite tener una mirada crítica sobre las soluciones tecnológicas del presente y las narrativas sobre nuestros futuros.

La historia es un gran laboratorio social para observar las experiencias de movilidad, para desarrollar teorías, para preguntarnos sobre la relación pasado-presente-futuro. No sé si da respuestas a qué hacer, soluciones prácticas a la planificación o política de movilidad - los colegas británicos hablan del "usable past" para decir que la historia es valiosa para planificar el futuro - pero sí ayuda a cuestionar el tipo de preguntas que nos hacemos hoy, a cómo formulamos nuestros problemas. Especialmente, creo que la perspectiva histórica ayuda a balancear y tamizar ciertas miradas sobre el presente y futuro que los estudios contemporáneos de las movilidades presentan como novedades. El giro de la movilidad peca muchas veces de "presentismo" y romanticismo de la novedad. Pocos sociólogos, antropólogos o geógrafos de las movilidades leen historia de la movilidad. A pesar de que existen intentos de acercamiento y se han creado puentes de comunicación, lo que observo en la producción académica sigue siendo muy compartimentado.

Finalmente, creo que la relación historia y memoria es muy interesante. Mi investigación sobre la historia del metro de Buenos Aires me sirvió para cuestionar la imagen de metrópolis moderna y la idea de progreso que aún existe en el imaginario urbano local sobre la Argentina y Buenos Aires, en especial. Es una historia de claroscuros. Y esto sirve para los debates sobre la memoria, que son debates públicos sobre los que se construye una identidad colectiva. Me sirvió también para el debate político sobre el uso de la bicicleta en la ciudad: muchos políticos o funcionarios rechazan una política a favor de la bici argumentando que no somos Holanda, como si eso fuese una posibilidad solo para países nórdicos. La historia muestra cómo nuestras ciudades latinoamericanas fueron ciclistas y que eso se perdió, aunque no desapareció, con la motorización. No necesitamos ser Ámsterdam sino mirar nuestra historia.



¿Cómo esta mirada atenta, centrada en los movimientos y en la movilidad de personas, objetos e imágenes, nos permite ver lo que antes estaba oculto?

Creo que permite ver que el mundo es móvil y la inmovilidad es una excepción. Entre los académicos del giro de la movilidad, los que se inspiran en Deleuze, creen que la inmovilidad es solo una ralentización del movimiento, una ilusión de quietud. Esto es así porque se basan en una filosofía procesual: todas las cosas, todo el tiempo, están en movimiento. Siguiendo a Emmanuel Coccia, la metamorfosis es permanente en la vida; el planeta gira todo el tiempo. Creo que me permite conectar la vida urbana con la planetaria y la del universo, superar binarismos - algo que otras teorías también están haciendo. Esto se relaciona con lo que decía John Urry: la movilidad está en el corazón de la vida social. Al ser constitutiva de la vida social, vamos a encontrar movilidades en todas partes.

Sin embargo, la diferencia está en si abordamos la movilidad como objeto o también la usamos como perspectiva. Creo que allí está la riqueza: comenzar a ver el trabajo, la salud, la ciudad, las relaciones afectivas o cualquier fenómeno que queramos desde una perspectiva móvil. Allí florecen cosas que podrían haber pasado desapercibidas desde otra perspectiva. Es curioso porque a veces la movilidad no está oculta y es muy evidente, pero el énfasis está puesto en otras cosas: por ejemplo, cuando se enfatiza en las plataformas digitales y en el trabajo precario del delivery urbano, poco y nada se dice del movimiento cuando es una actividad móvil. Para mí, solo se ven estas cosas cuando el movimiento está siendo problematizado, pensado, y cuando la (in)movilidad se usa como lente.

Usted vive en Buenos Aires, pero, como investigador, ha tenido la oportunidad de visitar otros países, como su visita a Brasil en 2023. ¿Cómo la realidad brasileña –más específicamente las ciudades de São Paulo y Río de Janeiro– ha influido en sus reflexiones y producciones recientes sobre el desplazamiento y la circulación de personas, objetos e imágenes en el espacio urbano?

El viaje es una condición de observación privilegiada por muchas razones. De Goethe a Simmel, que hicieron de la escritura de viaje una reflexión del desplazamiento, podemos ver que el viaje agudiza las percepciones: la condición de "extranjero" permite ver la sociedad que uno visita con sentido de descubridor permanente. Lo que parece obvio, se torna curioso. Mi primera impresión de Brasil, aún antes de estudiar movili-

dades, fue el ritmo, la relación con la velocidad. La idea bucólica de la playa, donde todo parece detenerse o moverse lento, contrastaba con la velocidad de las calles y el vértigo de moverme en auto o en bus.

Entre São Paulo y Rio de Janeiro se nota el cambio de ritmo, Rio de Janeiro tiene otra cadencia frente a un São Paulo más frenético - o Bahía, que fue mi primer destino, allí sí todo pasaba más lento. Recuerdo pasar horas en un coche en São Paulo o moverme, principalmente en Uber, en Rio de Janeiro, algo que no me pasa en Buenos Aires. La realidad brasileña me hizo reforzar una hipótesis que sostengo: la automovilidad, así como la conocemos, refuerza la segregación socioespacial y contribuye, de manera negativa, a mantener una distancia social que tiene efectos políticos.

Es muy difícil sostener una vida democrática basada en la fragmentación social. Los espacios públicos son espacios de encuentro de lo heterogéneo y los transportes públicos son espacios públicos. En mi último viaje a Rio de Janeiro, visité Rocinha y pensé mucho en la movilidad vertical (el modo en que las motocicletas taxis funcionan: su performance, las escaleras, etc.) y lo comparé con Valparaíso, por ejemplo. En Bahia fue la primera vez que tomé un elevador público.

En Latinoamérica, Argentina fue uno de los países más estrictos en términos de las restricciones de movimiento al inicio de la pandemia de COVID-19. En el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires, el gobierno local incentivó a la población a utilizar bicicletas, patinetes y autos propios para evitar los viajes en transporte público, uno de los principales vectores de contaminación. En el texto *"An alternative for whom? Buenos Aires' school commuting and the 'bicycle boom' in the pandemic time"*, publicado en 2023, usted y Maximiliano Velázquez abordan la adaptación de la ciudad (carriles para bicicletas) y sus habitantes (adaptaciones en sus bicicletas) para afrontar la situación de los desplazamientos de la vida cotidiana en tiempos de pandemia. Cuatro años después, ¿BsAs todavía "anda" sobre dos ruedas?

El uso de la bicicleta se incrementó con los efectos de la pandemia, sin dudas. No solo porque más paseantes se mueven en dos ruedas, sino porque también más personas trabajan en bicicleta (principalmente el *delivery*). Además, también contribuyeron la crisis económica y los aumentos de la tarifa de los transportes públicos recientemente. El nuevo gobierno de extrema derecha le está quitando los subsidios al transporte y la bicicleta aparece como opción "barata". Sin embargo, a pesar de continuar el mismo



partido de centro-derecha gobernando Buenos Aires, el nuevo alcalde puso en cuestión las ciclovías y cada vez hay más presión para sacar algunas. En este sentido, la política urbana parece no acompañar el hecho de mayores ciclistas.

I En asociación con investigadores latinoamericanos en los últimos años, usted ha editado una serie de libros como *“Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina”* (2018); *“Pensar las infraestructuras en Latinoamérica”* (2021), *“Infraestructura y Estado: Episodios de la modernización territorial argentina”* (2023), *“Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina”* (2023) por nombrar algunos, además de organizar el laboratorio “Espacio Tecnología Cultura” (UNQ). ¿Cómo pueden estas lecturas y discusiones ayudarnos a descolonizar la perspectiva teórico-epistemológica de los estudios de (in)movilidad, originalmente tan “norte global”?

Me resulta difícil responder esta pregunta porque mi perspectiva latinoamericanista es anterior a la idea de “descolonización”, la cual apoyo y sostengo, más en lo político y en las relaciones institucionales, académicas, de traducción y publicación, etc. - para evitar que nos impongan agendas, que haya desequilibrios de poder, de accesibilidad, etc.; - que en lo teórico-epistemológico, porque siempre he leído críticamente cualquier teoría. Dentro de esa mirada crítica siempre está presente “el lugar que uno ocupa”, el modo en que se deforman las ideas cuando viajan y las voces y debates locales, las preguntas por nuestro propio destino colectivo.

En lo teórico-epistemológico siempre fui cosmopolita porque creo que esa es la condición latinoamericana por excelencia, la de la mezcla y del tomar prestado de todas partes. Un filósofo chileno decía que la posmodernidad ya nos había llegado antes que al norte, porque siempre fuimos multiculturalistas. Es cierto que nuestros Estados nacionales fueron colonialistas, nuestras universidades también (el positivismo, por ejemplo), pero paralelamente siempre ha habido búsquedas de mixtura, aprendizaje de los pueblos originarios.

No puedo dejar de pensar en Mariátegui, por ejemplo. Me considero más bien un mercenario intelectual que no pide visa al conocimiento, ni pondera la nacionalidad de la teoría que leo. Además, fui educado en mi universidad a través de la crítica, la cual es, creo, fundamental para “descolonizar” y situar nuestro pensamiento (no necesitamos citar a Donna Haraway para hablar de conocimiento situado ni a ningún pensador que viva en el norte global para que nos hable de la epistemología del sur).

Dicho esto, la primera pregunta sería ¿es el giro de la movilidad una teoría colonial? Hace poco, una de sus principales referentes, Mimi Sheller, dictaba una conferencia en Lancaster (y creo que la misma idea la esbozó en SP Mob2023) donde decía que, desde su origen, el nuevo paradigma de las movilidades era decolonial y feminista. ¿Es así? ¿John Urry, identificado como el “padre” de este giro, tenía una actitud colonial cuando visitaba Sudamérica? Nosotros, al traducir, invitar a estos académicos, escribir en inglés ¿somos colonialistas?

Cuando hicimos el primer libro de Términos clave, entre 2014 y 2018, la idea fue la de traducir a partir de la organización de la producción internacional en palabras clave. Mucho de lo que se había producido bajo el nombre de “giro de la movilidad” era del Norte Global por el simple hecho de que en Latinoamérica no existía dicho giro. Aquí hacíamos otras cosas y éramos muy pocos quienes, por haber estudiado afuera o accedido a ciertos textos en inglés, queríamos usar esas teorías para nuestros estudios en turismo, ciudad, comunicación, transporte, etc. Nos parecía un conjunto de ideas (que eran la mezcla, a la vez, de muchas disciplinas y teorías) novedosas, muy interesantes, frescas y pertinentes a quienes el movimiento de cosas y personas era objeto de estudios. Sin embargo, la perspectiva de leer desde Latinoamérica, preguntarnos cosas desde aquí, convocar a la mayoría de investigadores latinoamericanos, escribir en español y portugués y proponer una agenda de investigación propia significó una “apropiación”. Y como toda apropiación, siempre implica una resignificación y la producción de algo nuevo.

Con el segundo volumen de Términos clave, realizado entre 2021 y 2023, el campo era diferente. Ya había más personas investigando en la región y probando cruces de muy diferente estilo. En ambos libros, la pregunta sobre una perspectiva latinoamericana estaba presente, pero de allí no surgía una teoría nueva, sino algunos fenómenos particulares que se dan en nuestra región y no en el norte global; tal vez algunos conceptos nuevos. Nuestros fenómenos merecen el desarrollo de un lenguaje (es decir, de teorías) particular. Creo que en el trabajo empírico y de búsqueda irán surgiendo por sí solo nuestras epistemologías y que no solo por decir “decolonial” y citar a “los nuestros” o a las voces originarias en nuestros “paneles” o solicitudes de becas surja un pensamiento que no reproduzca relaciones de poder, conocimientos centralistas (de hecho, lo decolonial se está convirtiendo en moda académica en el norte global).

Desarrollar la investigación empírica, pensar colectivamente sobre nuestros fenómenos, usar todos los conceptos que circulan de manera crítica, todo esto te lleva a producir teorías localizadas, más cercanas a nuestra realidad. Pero, insisto: lo colonial



hoy está en relaciones institucionales, como el extractivismo académico, el sistema de publicaciones y validaciones, los financiamientos, los temas a los que nos obligan a estudiar por ser del sur global. Tenemos que llevarle al norte estudios de casos que hablen de nuestras injusticias (sociales, ambientales, económicas, etc.), deprivaciones, violencias y cualquier fenómeno exótico.

Finalmente, no creo que haya nada que descolonizar cuando John Urry dice que la movilidad es una forma de habitar en movimiento. Tenemos que tener una mirada crítica sobre el movimiento, porque junto a la libertad, son términos caros a la tradición capitalista liberal. Creo que el debate decolonial en las movilidades, desde nuestros lugares de vida, tiene que ver más con la agenda de la "transición" que, por supuesto, tiene una epistemología, pero es más una agenda. Tenemos que estar alertas con el sistema de circulación del conocimiento (no nos leen si no estamos en inglés), pero sobre todo, con el modo como nosotros mismos (re)producimos conocimiento: asumir modas, no vincular lo que traemos de afuera con las tradiciones locales; es un peligro.

Vuelvo a insistir que no hay que tener miedo a leer cosas que circulan sino con no ser crítico con ellas. Celebro el poder leer de todo: pensadores africanos, asiáticos, rusos, europeos, norteamericanos y latinoamericanos. Hace poco tiempo que los ingleses no leían ni a los franceses ni a los alemanes mientras que nosotros conocíamos a todos y además a los nuestros. Creo que tenemos que retomar (críticamente) esa vía de modernidad alternativa porque somos una mezcla interesante, aunque conflictiva.

¿Cómo se pueden analizar, según la literatura sobre movilidad, los últimos acontecimientos políticos en Argentina y sus impactos en la economía y la ciencia, entre muchas otras áreas? ¿Y qué nuevas preguntas sobre las (in)movilidades surgen en este contexto?

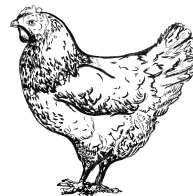
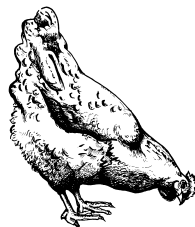
Argentina está viviendo un experimento político: no solo se trata de una extrema derecha, sino de un presidente (Javier Milei) que se declara anarco-capitalista. A diferencia de las extremas derechas europeas, que son nacionalistas y básicamente anti-migración (es decir, que están en contra del movimiento de personas que llegan a sus países), o de Trump, que es también nacionalista (América para los americanos); este anarco-capitalismo es globalista, libre mercado y esa libertad del capital es una celebración de la movilidad. El neoliberalismo es un régimen de movilidad, pero las extremas derechas nacen de la crisis del neoliberalismo y critican ciertos aspectos de esa libre circulación (Trump quiere que vuelvan las industrias norteamericanas a EEUU y los europeos que asiáticos, latinoamericanos y africanos no se muevan de su lugar).

A la vez, la extrema derecha es anti-científica. Los libertarios argentinos tienen, entre sus funcionarios y diputados, a terraplanistas o antivacunas. Detestan las ciencias sociales, en particular y, como toda nueva derecha, es anti-derechos y anti-feminista. Esto está provocando persecuciones ideológicas y un clima muy asfixiante que hace que muchos jóvenes dejen el país, al igual que los científicos (en CONICET este año se presentó un 30% menos de doctores a la carrera de investigador porque están buscando trabajo afuera del país), lo que caracteriza la movilidad forzada.

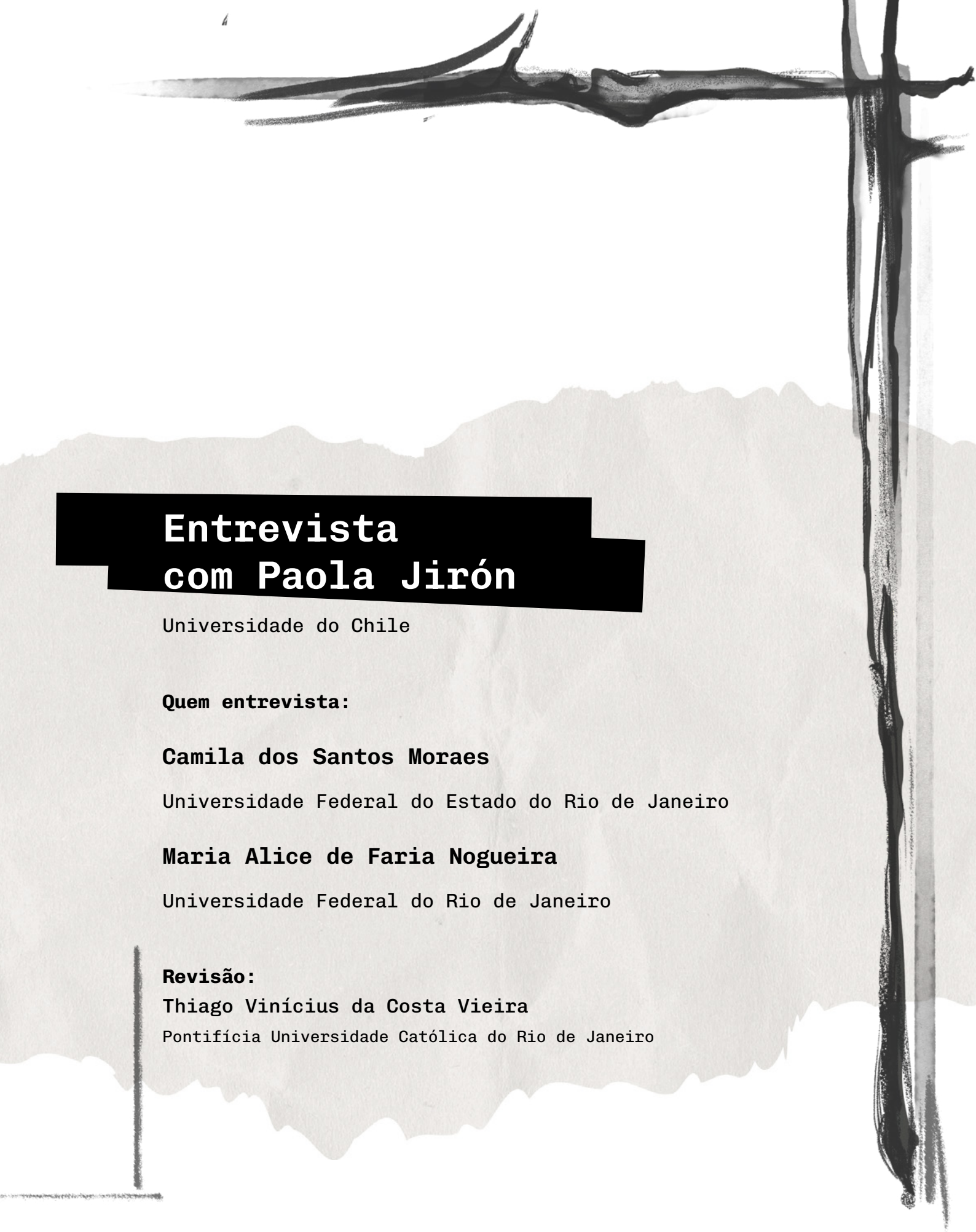
Y finalmente, ¿qué viene leyendo sobre ciudades y movilidades desde la perspectiva del sur global? ¿Puede darnos algunas sugerencias?

Al menos para Latinoamérica recomiendo nuestros trabajos. Ustedes han realizado muy buenas producciones en Brasil (en libros y dossiers, como *Alternative (Im)mobilities*). También hay trabajos de colegas chilenos, mexicanos, argentinos y colombianos. En nuestros libros de Términos clave hemos reunido muchos de esos investigadores latinoamericanos interesantes. Walter Imilian estaba trabajando sobre la movilidad en Abya Yala. Las ideas de Paola Jirón sobre cuidados y movilidad son prescindibles para nuestra realidad latinoamericana. Recomendando también explotar las movilidades en Sudáfrica, India, China. En la asociación de historiadores de T2M había un anuario, *Mobility in History*, donde había estudios de todos los continentes. Algo de eso puede encontrarse en la revista *Transfers*. Ver por ejemplo el dossier “*Settler Colonial Mobilities*” (*Transfers* 5, no. 3 [2015]).

Creo que, de esos textos, que lamentablemente están en inglés, pero hacen un trabajo interesante de deconstruir el pensamiento occidental, podría nombrar uno sobre cómo se impuso un “tiempo moderno” en Ecuador y la idea de que los pueblos originarios eran “lentos” (es el trabajo de Jaime Moreno Tejada, llamado “*Lazy Labor, Modernization, and Coloniality*” en *Transfers*). Creo que un interesante desafío para nosotros es pensar qué valor tiene moverse, ir más allá de la cuestión de la accesibilidad o analizar fenómenos puntuales para proponer otras narrativas sobre la (in)movilidad.



**Do cotidiano
à política pública:**
mobilidades, gênero e cidade



Entrevista com Paola Jirón

Universidade do Chile

Quem entrevista:

Camila dos Santos Moraes

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Maria Alice de Faria Nogueira

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Revisão:

Thiago Vinícius da Costa Vieira

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro



PAOLA JIRÓN

Paola Jirón é professora associada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU), Universidade do Chile, especializada em estudos de mobilidade, território e planejamento urbano. A urbanista estuda de forma interdisciplinar os territórios urbanos em toda a sua complexidade. Ao longo de sua carreira coordenou o Doutorado em Território, Espaço e Sociedade na Universidade do Chile, foi consultora do Banco Mundial, da UN-Habitat e da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) e diretora do Núcleo do Milênio sobre Mobilidades e Territórios (MOVYT).

Atualmente, ocupa o cargo de presidenta do recém-criado Conselho Nacional de Desenvolvimento Territorial no Chile, onde trabalha na mediação entre políticas públicas e sociedade civil, abordando temas como desenvolvimento urbano, rural e ordenamento territorial. Suas principais áreas de pesquisa nos estudos urbanos e territoriais focam nas experiências cotidianas das mobilidades e gênero. Seu texto sobre a técnica de sombreamento na pesquisa em movimento é uma referência para pesquisadoras/es e estudantes das mobilidades. E os resultados de seus estudos destacam as desigualdades de gênero e a importância de análises interseccionais sobre as práticas cotidianas de mobilidade nas cidades latino-americanas.

Pesquisadora Associada de diversos projetos sobre mobilidades, entre eles, projeto da Comissão Europeia de Territórios Contestados. Editora de livros sobre mobilidades como *"Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina"* e *"Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina"*. Este duas vezes no Brasil em edições da SPMob, 2017 e 2019.

Generosa, trabalha coletiva e colaborativamente. Professora e pesquisadora que consegue em seus textos, aulas e palestras explicar questões complexas de forma acessível. Nesta entrevista, Paola nos fala como pesquisadora e gestora pública, passa pela sua técnica do sombreamento, fala de sua experiência atual como gestora e da importância de reconhecer o conhecimento dos outros para a construção de diálogos, a importância do olhar sobre o cotidiano e a complexidade das cidades latino-americanas, e como os estudos para as mobilidades cotidianas revelam a maneira pela qual as pessoas a vivenciam e se unem a cidade de forma mais integrada e menos fragmentadas que estudos urbanistas mais clássicos.



Su texto “Transformándome en la sombra” (2012) se ha convertido en un gran referencial metodológico para los estudios de movilidad. Después de más de 10 años, ¿cómo usted revisaría o actualizaría este texto? ¿Qué ha cambiado o madurado en el método a lo largo de este período?

El texto es parte de una reflexión de mi tesis doctoral, lo que representó un cambio importante en la forma como yo hacía investigación. Para responder a la pregunta de cuál es la experiencia del espacio, de cómo se experimenta el territorio en la ciudad, recurrí a una mirada etnográfica para poder entender cómo acercarme lo más posible a la experiencia de las otras personas; más allá de preguntarles sobre su vida, observar lo que hacían.

La metodología del sombreo, en aquel momento, era para poder acercarme mucho más a lo que la gente hacía que a lo que la gente decía. Creo que ha sido una herramienta muy buena, innovadora y útil en aquel momento, del que ya han pasado casi quince años. Para mí, lo que más ha podido surgir es que uno tenga que explicar mejor que cuando hablamos de sombreo no se trata de perseguir a alguien y mirarlo desde atrás, sino que tiene que ver con acompañar a alguien en lo que hace todos los días. Es estar con la otra persona, es moverse con la otra persona.

En ese sentido, la palabra “con” se hace muy importante porque refleja la relación establecida entre el investigador y la persona a quien está acompañando. Así, acompañar a una persona en lo que hace todos los días, sin interferir en lo que está haciendo, ha sido una forma muy interesante de acercarnos más a las prácticas que al discurso. Aclarando la reflexión, el método del sombreo es una mirada hacia las prácticas en la que se han ido afinando los elementos a observar.

LAJE

v.4 n.1

p. 34-45

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70752

Entonces, ¿cómo observar los cuerpos? ¿Qué pasa con los cuerpos que se mueven, que sangran, que se golpean, que se aprietan? Y también las emociones, los gestos... ¿Qué pasa cuando un olor es desagradable o cuando las personas tienen miedo a entrar a cierto lugar? ¿Qué emoción le genera? Eso se ha profundizado mucho. ¿Qué es lo que pasa con el cuerpo y su relación con los espacios? A partir de eso, hay mucho más estudio sobre los espacios del caminar o del andar en bicicleta, del transporte público, de cómo uno atraviesa esos espacios, además de las estrategias y de los otros. A mí me ha sido muy importante comprender quiénes son las otras personas, animales u otros que forman parte de estos viajes y las estrategias que cada uno desarrolla.

Lo último que hemos incorporado en los últimos años tiene que ver con los afectos: la forma en que somos afectados nosotros mismos y la que les afectamos a otros. Creo que lo que ha evolucionado, con lo de la sombra, la mirada etnográfica de poder entender los territorios es poder utilizar otros elementos. Hoy en día hacemos sombreos o acompañamientos, pero los complementamos con otras cosas también.

Asimismo, hemos avanzado mucho en juegos, en cómo poder - dependiendo de la pregunta que queramos hacer - utilizarlos como herramienta metodológica. Hemos desarrollado juegos para entender las experiencias cotidianas del moverse. Y eso ha sido también muy bueno como estrategia. Mucho me han dicho que en movilidad todo es sombreo. Pero, no lo veo así: a veces, sí; otras veces, no. Depende mucho de la pregunta que se está haciendo y de las facilidades para hacerlas.

En los últimos años, Chile ha atravesado una serie de hechos relevantes en su historia. ¿Cómo puede la literatura sobre movilidad plantear nuevas preguntas en medio a estos acontecimientos?

A partir de los estudios de movilidad y de la observación de lo que las personas hacen, de cómo la movilidad les transforma la vida o se hace parte fundamental de su cotidiano, puedo decir dos o tres cosas sobre lo que pasa en Chile.

Hemos develado la importancia de los conocimientos situados. Es decir, las personas que se mueven - los funcionarios públicos, la gente que interviene... - tienen cierta cantidad de conocimientos. La gente sabe cómo es moverse, qué significa y qué experiencia genera. También nos llevaron a discutir de manera crítica, desde una mirada más feminista, los conocimientos situados de cómo poner en diálogo la importancia de los saberes, de los conocimientos y de los saberes en el ámbito de la planificación urbana. Más que procesos participativos, vinculantes o de instancias de participación



ciudadana, se trata de reconocer los conocimientos de otros e incorporarlos en los procesos de planificación. Eso ha sido un elemento importante porque implica cuestionar formas tradicionales de entender la participación ciudadana, además de la importancia y urgencia de entrar en diálogos.

Otro de los temas que surgen tiene que ver con empezar a mirar la vida cotidiana más allá de los problemas estructurales que se asoman cuando observamos cómo la gente vive todos los días, los problemas que enfrenta cada día, cuando recorre la ciudad, cuando - con los cuerpos, con los zapatos, con su ropa - carga objetos, se mueve por la ciudad y une estos territorios que están fragmentados. Poder observar lo que la gente hace todos los días nos da una amplia mirada para entender de una manera mucho más compleja qué es habitar hoy en estos territorios de ciudades latinoamericanas. La última posibilidad que nos entrega la movilidad y que tiene que ver un poco con el rol que estoy relacionando ahora o lo que hice antes quizás sea desarrollar más el enfoque territorial.

Una de las cosas que la movilidad nos ha permitido entender es que los territorios son relacionales; que lo que sucede en un lugar le afecta a otro, que las personas atraviesan, cruzan territorios continuos cuando las vemos desde las prácticas cotidianas. Entonces, más que una mirada rígida y estática de la ciudad, como generalmente la tiene la planificación urbana, la movilidad nos ha hecho ver marcos conceptuales relacionales para entender que la vida es relacional y que las miradas más vinculantes, continuas y relacionales son más cercanas o más pertinentes para la forma en que habitamos las ciudades en Latinoamérica hoy.

**En sus textos usted aborda las relaciones entre género, movi-
dades y ciudad. ¿Cómo los estudios de movilidad revelan datos rele-
vantes sobre las relaciones de género en Latinoamérica?**

Siempre he tenido una mirada de género, de entender las relaciones de género que generan desigualdades que no siempre son tan visibles. A partir de los estudios de movilidad, las desigualdades en ciudades latinoamericanas pasaron a ser muy evidentes.

Tenemos segregación y tenemos ciudades que son divididas, que están fragmentadas por procesos socioeconómicos y niveles de desigualdad socioeconómica, pero cuando empezamos a observar desde la movilidad, vemos que no solo las desigualdades son socioeconómicas por localización, sino que tienen que ver con las formas como las diversas personas las viven. Y ahí estriba la diferencia de cómo se experiencia

la ciudad entre hombres, entre mujeres, entre niños, adultos mayores, entre hombres jóvenes a hombres viejos... Empezamos a ver que esta mirada universal de la ciudad y de la forma de la forma como la experimentan, no es así, que las personas viven la ciudad y los territorios en general de una manera diferenciada, y quizás lo que es más importante es que los espacios se activan de manera diferenciada según la persona.

Puede que a mí - mujer, blanca, clase media, que ando en auto - me afecte la ciudad en algunas cosas, pero a otra persona - racializada, migrante, que vaya con los niños caminando por lugares peligrosos - puede que sea más difícil. De ese modo, la mirada de género, de poder entender cómo las experiencias son diversas y que muchas veces las mujeres tienen una experiencia más difícil, nos ha llevado a incorporar la mirada de interseccionalidad. Por ella, las opresiones, dificultades y desigualdades se superponen y nos permiten empezar a ver una multiplicidad de desigualdades, que incluyen a migrantes, pueblos originarios, niños, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, más que como categorías en términos de superposición de sus desigualdades.

Cuando empezamos a observar la forma como la gente se mueve y experiencia la ciudad, empezamos a ver que en ese proceso de experiencia diferenciada muchas de las movilidades estaban vinculadas a tareas de cuidado (cuidado de infancias, de personas enfermas, de adultos mayores) y que muchas de las infraestructuras de las ciudades no están hechas para esos cuidados, por lo que ellos se vuelven muy difíciles de llevar a cabo, ya que las ciudades no están planificadas para responder a toda la reproducción de la vida.

En ese sentido, ir a comprar al supermercado o a una feria, llevar a alguien a un doctor, ir a llevar a los niños al colegio, ir a hacer trámites... Todo lo que tiene que ver con reproducir la vida no es parte central de la planificación, que está hecha para que las ciudades sean más rápidas, eficientes, productivas y no necesariamente para la reproducción de la vida. Todo eso sucede de una manera oculta muchas veces, pero es ahí donde están muchas dificultades.

Así que la mirada de la movilidad nos ha ayudado a comprender las distintas dimensiones de los cuidados, desde sus prácticas, sus sujetos, sus temporalidades diversas, que es distinto cuidar en la mañana o en la noche, en verano o en invierno... Los tiempos requieren tramos cortos o largos, lugares de cuidado, cómo empezar a pensar las infraestructuras de cuidado de una manera más compleja, los afectos de los cuidados. Y



hemos escrito sobre eso y cómo la mirada de género, uno de esos componentes, nos ayuda a develar cuales son los cuidados en la movilidad.

¿Cómo nos ayudan los estudios de movilidad con análisis e interpretaciones que consideren la interseccionalidad en la realidad latinoamericana?

La interseccionalidad es una herramienta analítica muy importante y muy específica para llevar a comprender las desigualdades y las diferencias que tenemos en Latinoamérica. La interseccionalidad no es una categoría fija, sino que va cambiando a lo largo del día. Por ejemplo, puede que sucedan ciertas cosas a una mujer que lleva a los niños al colegio por la mañana y luego va a trabajar y que ella se sienta más vulnerable frente a ciertas cosas, como viajar con los niños, pero puede que, por la noche, si está sola, su nivel de miedo sea distinto. Entonces, a lo largo de un día, va cambiando la interseccionalidad. Es decir, en un momento del día, uno puede tener ciertas dimensiones como más importantes y, en otro momento, otras.

Lo mismo pasa a lo largo de la vida. A los veinte años, tenía problemas de que me pasara algo en la calle por la noche, porque salía más de noche; pero después, cuando tuve una hija, las dificultades de enfrentar la ciudad se volvieron distintas y, probablemente, cuando sea mayor y tenga problemas para desplazarme, lo que vaya resaltando en términos de interseccionalidad sea distinto. Entonces, la interseccionalidad, como una herramienta analítica para comprender las desigualdades en ciudades latinoamericanas que van más allá de las diferencias socioeconómicas, es una herramienta muy potente, ya que en nuestras ciudades tenemos una diversidad de desigualdades que no estamos comprendiendo a cabalidad.

Pensando en las ciudades latinoamericanas, ¿qué es lo que la movilidad nos permitió ver que antes estaba oculto?

Las movilidades nos permiten observar muchos elementos que antes no se veían en términos de la vida cotidiana. Cuando lo que hace la movilidad cotidiana es poder entrar a la ciudad, más que mirarla desde arriba, es mirarla desde lo que está sucediendo todos los días. Es ahí donde los cuerpos se ven afectados, las personas se ven afectadas, donde interactuamos, humanos con no humanos, cuando nuestros cuerpos, a través de los teléfonos, se extienden al espacio y los espacios se extienden a nuestros cuerpos.

Cuando aumentó la tarifa del metro en Chile, la gente comenzó a darse cuenta de que no se trataba solo de los 30 pesos. Ese pequeño aumento evidenció algo mucho más profundo: las pensiones bajas, las deudas por la educación, la precariedad en la salud, el costo de la luz. Todas esas cargas cotidianas se superponen y se acumulan en la vida diaria. Y, sobre todo, se agravan cuando incluso da miedo salir a la calle.

Para mí, la movilidad cotidiana —particularmente esa mirada que permite entender qué vive cada persona día a día y cómo todos estos cuerpos se mueven por la ciudad— ha revelado la manera en que la gente habita y conecta la ciudad. La movilidad une formas fragmentadas de pensar y de habitar los territorios. En cambio, la planificación urbana fragmenta y divide: lo urbano de lo rural, lo público de lo privado, lo masculino de lo femenino, lo infantil de lo adulto, el cuerpo de la mente. El pensamiento moderno sobre el movimiento y la ciudad es dicotómico y fragmentado. La gracia de la movilidad es que justamente vuelve a unir esos territorios, permitiéndonos ver, de una forma más cercana, las complejidades que constituyen la vida urbana.

Respecto a su nuevo cargo político como presidenta del recién creado Consejo Nacional de Desarrollo Territorial, ¿cuál es el papel de este consejo en Chile y cuál es su propuesta como primera presidenta?

El año pasado, hace un año exactamente, me nombraron presidenta del Consejo Nacional de Desarrollo Territorial. Es un cargo que trata de mediar entre las políticas públicas o el aparato público y la sociedad civil para la implementación de tres políticas públicas: La Política Nacional de Desarrollo Urbano, la Política Nacional de Desarrollo Rural y la Política Nacional de Ordenamiento Territorial. Entonces, nos toca mediar con varias personas que vienen de ámbitos distintos y, en este momento, por ejemplo, estamos actualizando la Política Nacional de Desarrollo Urbano.

Para mí, un desafío importante fue cómo pasar de la academia. Llevo muchos años en la Universidad de Chile haciendo diversos proyectos de investigación. También fui parte importante del equipo que desarrolló el *Doctorado en Territorio, Espacio y Sociedad* de la Universidad de Chile y lo coordiné por más de cinco años. Fue una experiencia muy enriquecedora de cuáles eran los problemas teóricos de los territorios. Así que pasar de este ámbito académico cómodo a la política pública no es fácil, porque no manejaba los códigos, las prácticas, no tengo un manejo político partidista; pero ha sido un desafío importante para ir más allá de las investigaciones y de la mirada teórica y moverse de una manera más propositiva en las cosas que estamos haciendo.



Ha sido muy interesante dialogar con personas con quienes quizás nunca había dialogado, moverme a través del país - viajamos a lo largo del país conociendo otras problemáticas rurales -, también incorporar la mirada rural a la planificación territorial ha sido bien interesante. Ver los temas ambientales que provocan el que estamos viviendo, toda la mirada productiva también de minería, de la energía verde, ver todas las cosas que están sucediendo en el país vinculadas en términos territoriales ha sido muy importante. Es un desafío muy grande en términos intelectuales, en términos de gestión, en términos de la capacidad que podemos tener de tener estas miradas tan amplias que vinculan dificultades.

Ha sido también reconocer los saberes, volviéndolo a lo anterior, los saberes y conocimientos que tiene la gente, que son muy distintos y muy enriquecedores para la formulación de política pública. No son solo los expertos que saben, sino las personas de día a día, los funcionarios públicos, etc.

¿Qué cuestiones de investigación le han surgido desde que asumió el cargo?

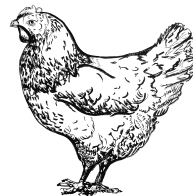
Sobre nuevos temas de investigación a partir de este cargo, no los sé todavía. Creo que aún el tema de los conocimientos situados es muy importante en relación a cómo reconocerlos y cómo ahondar en ellos, implementarlos e involucrarlos en la planificación territorial. Algo que estamos viendo es cómo transformar la participación ciudadana tradicional a otras formas. Creo que por ahí hay un trabajo interesante que hacer.

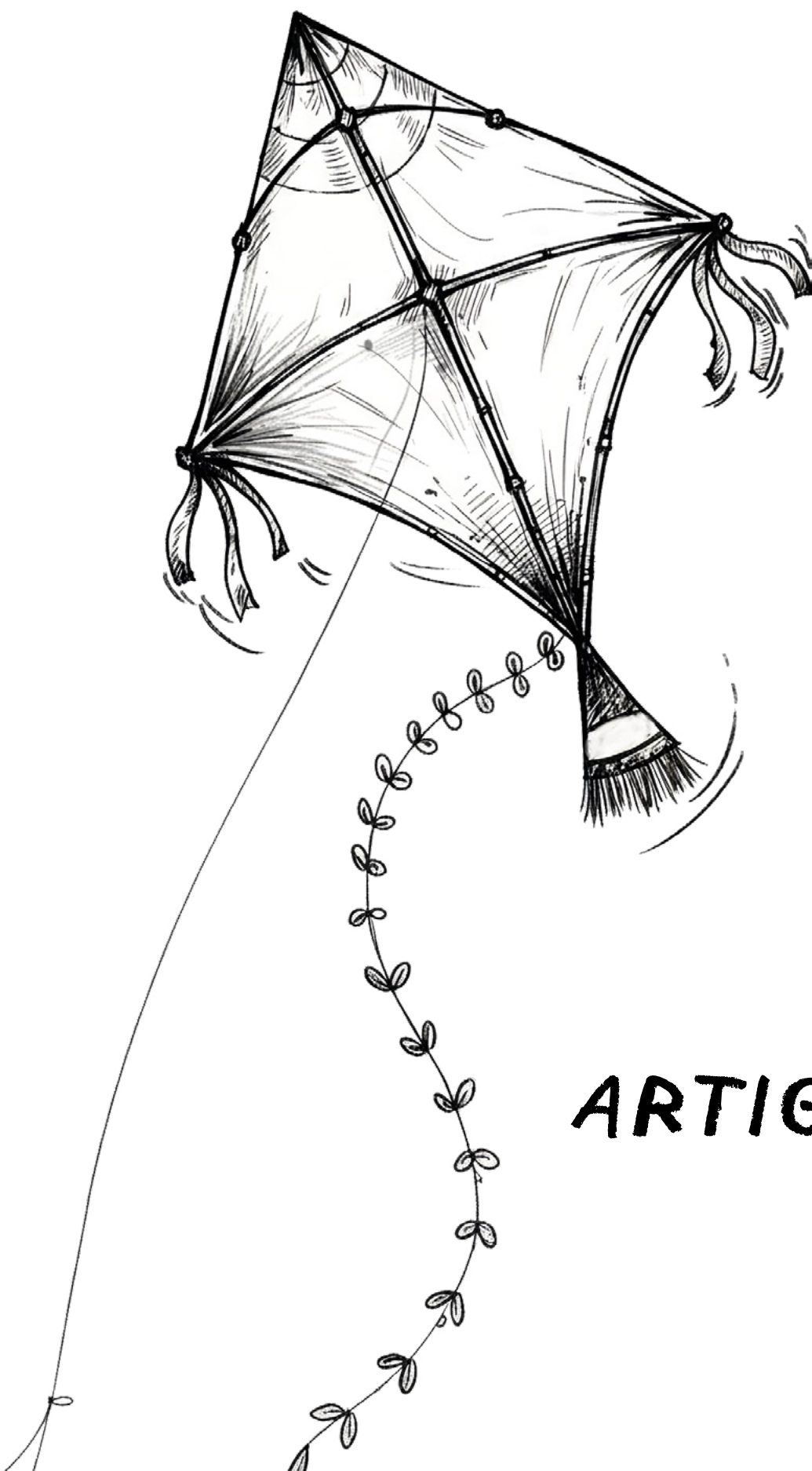
La otra es cómo, más allá de la movilidad, los temas de cuidado han surgido como un tema muy importante en un ámbito de política pública. Otro tema que ha salido interesante es cómo vincular la vivienda, que por lo menos en Chile se ve de una manera mucho más estática e individual, a la vivienda como parte de un sistema de infraestructura. Hay muchos temas, pero todavía no estoy pensando en eso. Creo que, sobre todo, lo que me interesa ver es cómo colaborar en buscar formas más relacionales de pensar entre disciplinas, sectores y actores. Eso es lo difícil en este momento.



Habiendo experimentado ambos lados de las cuestiones urbanas - como docente/investigadora y, ahora, como presidenta del CNDT -, ¿cómo ve usted el futuro de los estudios e investigaciones sobre movilidad urbana a la luz de la creación de políticas públicas?

Sobre el futuro de los estudios de movilidad, creo que falta mucho todavía. Sin embargo, los temas que tenían que ver con la experiencia corporal y la experiencia del viaje, que hace 15 años no eran observados, ahora ya están bastante abordados. Hay muchos más estudios, más gente que está investigando cómo es - para los adultos mayores, las mujeres, los niños - moverse por la ciudad con calor, sin calor; cómo los cuerpos reaccionan, cómo somos afectados. De eso ha habido mucho avance sobre la movilidad. Creo que quizás aún quede mucho por hacer, como transformar los estudios de transporte aportándoles miradas de movilidad; dialogar la mirada de la movilidad en disciplinas o sectores que son más estáticos, como lo son la vivienda, el urbanismo, la infraestructura y las obras públicas. Creo que aún falta mirar un poco más a esos sectores. La movilidad como un enfoque teórico nos ha ayudado mucho a poder ver, por ejemplo, temas nuevos como la alimentación, la comida, los nuevos trabajadores (sobre cómo trabaja la gente hoy en día), también sobre cómo la movilidad ha transformado la forma como trabajamos, cómo las tecnologías también se cruzan con la movilidad física. Voy a pensar más.

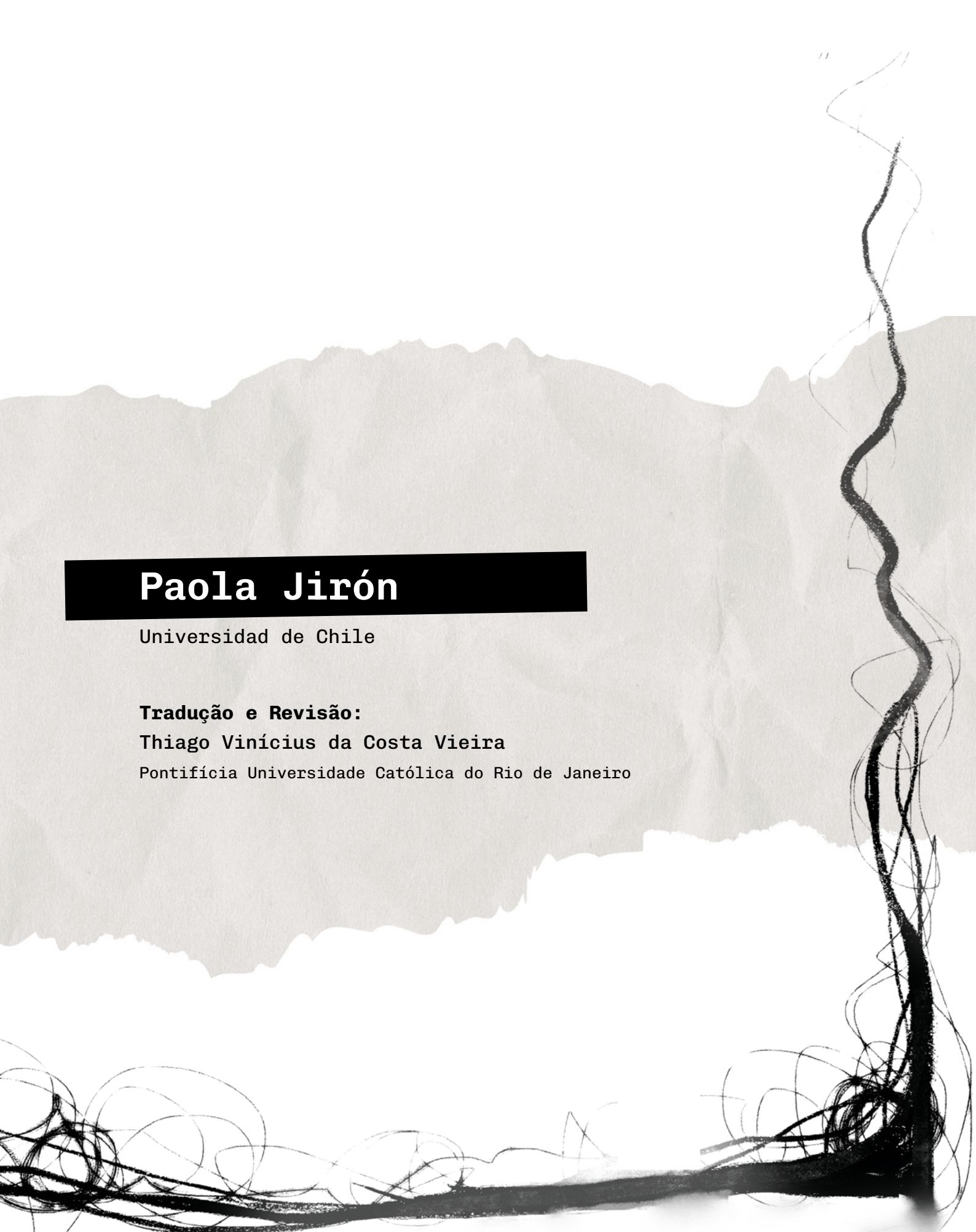




ARTIGOS

Transformando-me na “sombra”¹





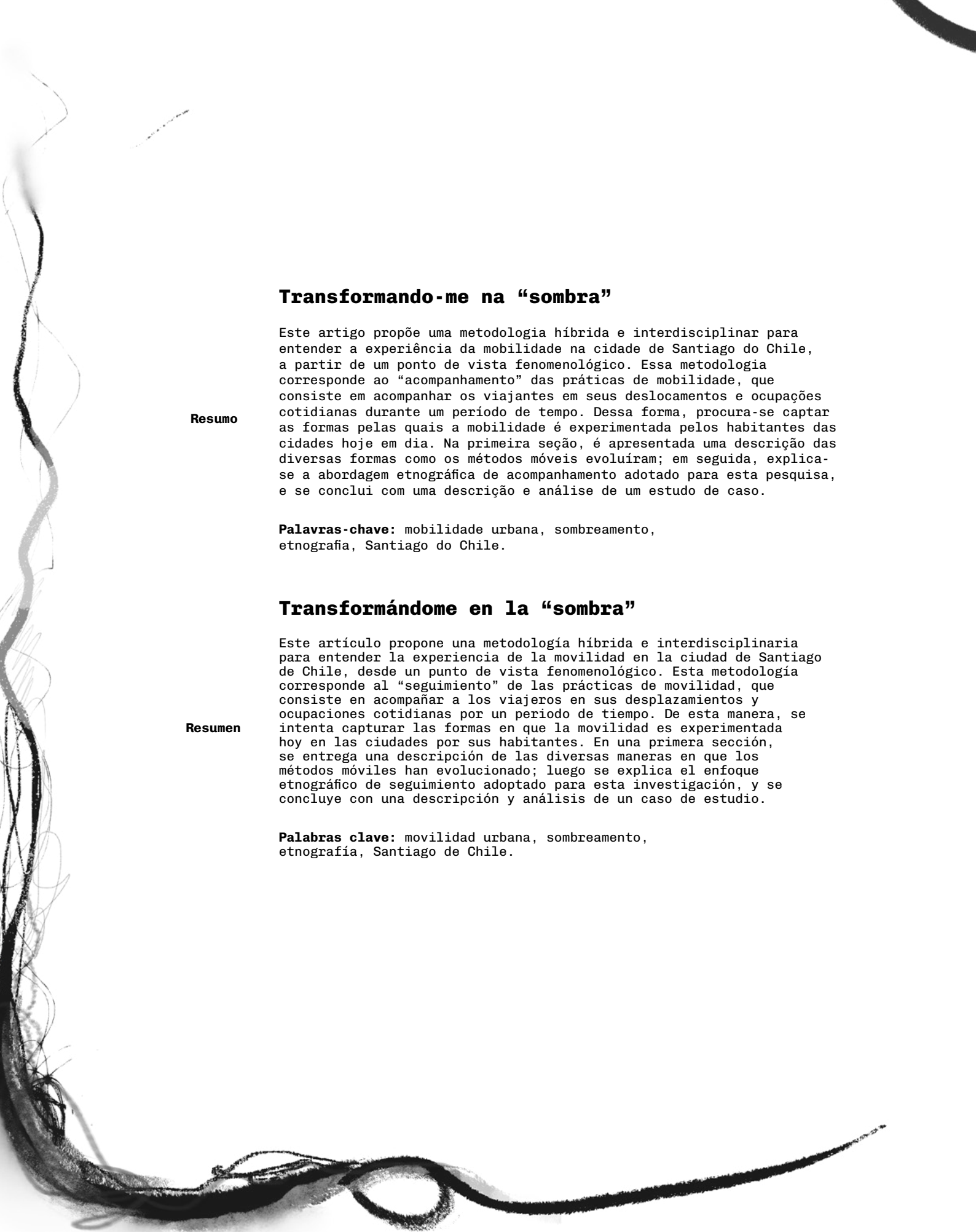
Paola Jirón

Universidad de Chile

Tradução e Revisão:

Thiago Vinícius da Costa Vieira

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro



Transformando-me na “sombra”

Resumo

Este artigo propõe uma metodologia híbrida e interdisciplinar para entender a experiência da mobilidade na cidade de Santiago do Chile, a partir de um ponto de vista fenomenológico. Essa metodologia corresponde ao “acompanhamento” das práticas de mobilidade, que consiste em acompanhar os viajantes em seus deslocamentos e ocupações cotidianas durante um período de tempo. Dessa forma, procura-se captar as formas pelas quais a mobilidade é experimentada pelos habitantes das cidades hoje em dia. Na primeira seção, é apresentada uma descrição das diversas formas como os métodos móveis evoluíram; em seguida, explica-se a abordagem etnográfica de acompanhamento adotado para esta pesquisa, e se conclui com uma descrição e análise de um estudo de caso.

Palavras-chave: mobilidade urbana, sombreamento, etnografia, Santiago do Chile.

Transformándome en la “sombra”

Resumen

Este artículo propone una metodología híbrida e interdisciplinaria para entender la experiencia de la movilidad en la ciudad de Santiago de Chile, desde un punto de vista fenomenológico. Esta metodología corresponde al “seguimiento” de las prácticas de movilidad, que consiste en acompañar a los viajeros en sus desplazamientos y ocupaciones cotidianas por un periodo de tiempo. De esta manera, se intenta capturar las formas en que la movilidad es experimentada hoy en las ciudades por sus habitantes. En una primera sección, se entrega una descripción de las diversas maneras en que los métodos móviles han evolucionado; luego se explica el enfoque etnográfico de seguimiento adoptado para esta investigación, y se concluye con una descripción y análisis de un caso de estudio.

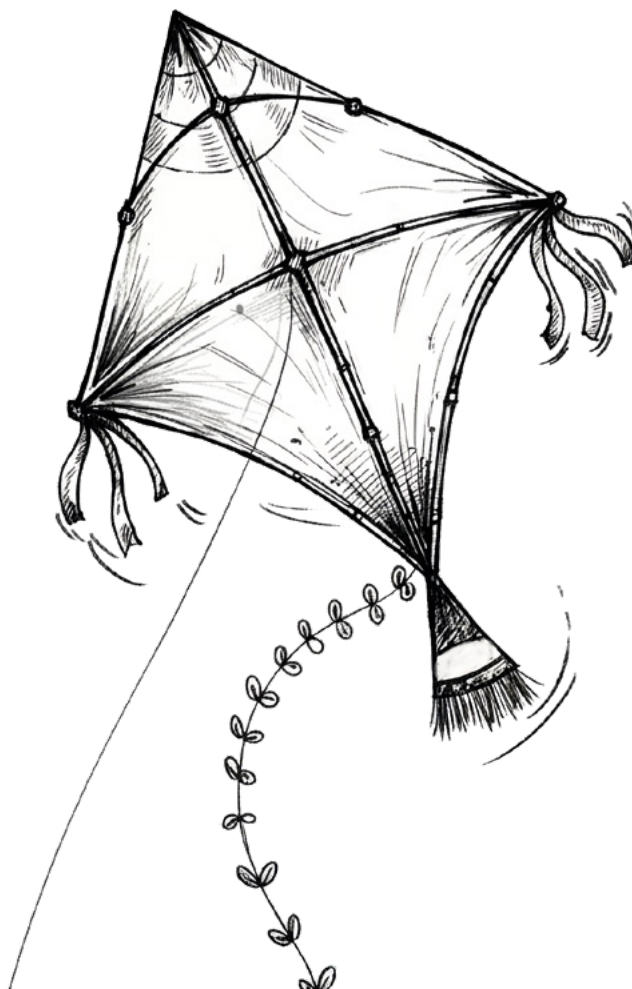
Palabras clave: movilidad urbana, sombreamento, etnografía, Santiago de Chile.

On becoming 'la sombra/the shadow'

Abstract

This article proposes a hybrid and interdisciplinary methodology to understand the experience of mobility in the city of Santiago de Chile, from a phenomenological point of view. This methodology is the "shadowing" of mobility practices, which consists of accompanying the travelers in their everyday journeys and occupations for a period of time. Thus, an attempt to capture the ways in which mobility in cities is experienced by its inhabitants is carried out. In the first section, a description of the different ways in which mobile methods have evolved is presented; secondly, the ethnographic approach adopted in this research is explained, and finally, the article concludes with the description and analysis of a case of study.

Keywords: urban mobility, shadowing, ethnography, Santiago de Chile.





Introdução

O filósofo alemão Martin Heidegger escreveu sobre o uso da fenomenologia para entender a experiência de estar no mundo (Heidegger, 1999). De acordo com Seamon (2000, p. 161), isso implica que "é impossível perguntar se uma pessoa constrói o mundo ou se o mundo constrói a pessoa, pois ambos existem juntos e só podem ser interpretados corretamente em termos de uma relação holística, estando-no-mundo". Essa experiência está sempre situada em um mundo e em uma forma de estar.

Este artigo propõe uma metodologia híbrida e interdisciplinar para entender a experiência da mobilidade na cidade de Santiago do Chile a partir de um ponto de vista fenomenológico. Essa abordagem reconhece que a totalidade da experiência não pode ser completamente apreendida pelo pesquisador, que não é capaz de compreender inteiramente como a experiência de estar em movimento acontece, pois ela será sempre parcial, incompleta, em curso, em transformação. Como explica Bruner (1986, p. 5), "nunca podemos conhecer completamente a experiência do outro, mesmo tendo muitas pistas e fazendo inferências o tempo todo". Como lidar com essa limitação? Geertz (1986) sugere escutar o que as pessoas dizem sobre suas vidas em palavras, imagens e ações.

Este artigo propõe embarcar em um processo reflexivo e intersubjetivo, que vai do não saber nada sobre as múltiplas e híbridas experiências de mobilidade até estar cada vez mais próximo delas, de maneira contínua, mas completamente, já que esse "ser", conforme Heidegger, é sempre o de outra pessoa. Esse processo

LAJE

v.4 n.1
p. 46-71
2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70753

reflexivo e intersubjetivo acarreta uma reavaliação dos métodos à medida que as experiências se revelam, aceitando a própria posição e experiência como parte da compreensão das experiências alheias e situando-as em um contexto mais amplo.

Aproximar-se das experiências exige mover-se com as pessoas, tanto fisicamente quanto na interação (diálogo e interação incorporados) e, nesse sentido, o presente artigo propõe fazê-lo acompanhando os transeuntes urbanos, seguindo suas práticas. Esse acompanhamento significa "seguir pessoas selecionadas em suas ocupações cotidianas durante um período de tempo" (Czarniawska, 2007, p. 17). Para isso, uma abordagem etnográfica se mostra como a mais adequada, dada a possibilidade de imersão profunda na observação de uma prática em presença e oferecendo uma descrição aprofundada por meio do trabalho de campo. Assim, esse "acompanhamento" das práticas de mobilidade, enquanto empreendimento reflexivo, implica não só reconhecer rotinas, mas também entrar em práticas, diálogos e interações em um compromisso constante com as pessoas cujas vidas fazem parte do estudo. Ao longo desse processo, a posição do pesquisador e os métodos de pesquisa precisam ser adaptados de forma reflexiva.

Uma compreensão mais profunda das experiências de mobilidades múltiplas e híbridas se faz importante porque a mobilidade é uma característica onipresente e constitutiva da vida contemporânea e do espaço urbano. Ao observar de perto as experiências, as ideias de fixação, permanência e dualidade presentes na maioria das análises urbanas são questionadas e as experiências móveis emergem como processos fluidos e multiescalares em sua complexidade localizada. Essa forma de analisar as práticas de mobilidade faz parte da chamada "virada para a mobilidade", que tem promovido avanços teóricos, metodológicos e práticos consideráveis nas ciências sociais e em seu papel na conformação das sociedades contemporâneas.

Os métodos móveis apresentados aqui buscam captar as formas pelas quais a mobilidade é experienciada hoje nas cidades; isso implica adaptar, combinar e modificar métodos tradicionais de pesquisa. Também significa que - tão importante quanto saber a que horas ou de que maneira as pessoas se locomovem - a pesquisa sobre mobilidade precisa examinar as experiências das práticas de mobilidade, ou seja, a forma como as pessoas representam, experimentam e dão significado às mobilidades no modo como as preparam, as incorporam e as constroem no dia a dia. Isso requer métodos de pesquisa, análise, representação e negociação inovadores, o que exige flexibilidade e dinâmica, em oposição à estrita adesão a ferramentas predefinidas. Os métodos móveis propostos estão sempre em construção, sempre em transformação.

Mover-se com as pessoas (no caso desta pesquisa, habitantes urbanos em Santiago do Chile) permite ao pesquisador testemunhar e compartilhar as experiências e práticas cotidianas de mobilidade (Kusenbach, 2003; Ingold & Vergunst, 2008). Para explicar a metodologia adotada, este artigo se divide em três seções, começando com uma descrição das diversas formas como os métodos móveis evoluíram. Em seguida, apresenta-se a explicação da abordagem etnográfica de acompanhamento adotada para esta pesquisa. Por fim, conclui-se com a descrição de um estudo de caso sobre como as práticas de mobilidade em Santiago do Chile foram estudadas, utilizando narrativas, mapeamento espaço-temporal e fotografia.

Em direção a métodos móveis

A mobilidade tem sido extensivamente estudada sob a ótica do transporte, principalmente pelas disciplinas da engenharia de transportes, economia, geografia, planejamento, negócios e ciências regionais (Johnston, 1981; Small, 2001), as quais se concentram preferencialmente na compreensão dos padrões de deslocamento a partir da origem e destino das locomoções cotidianas. Em contraste, a "virada da mobilidade" nas ciências sociais revelou que a maior parte da pesquisa em transporte assume o espaço e seu uso pelas pessoas como fixo e contido dentro de áreas. Essa crítica revela a necessidade de se deslocar para métodos capazes de captar melhor a forma como as práticas de mobilidade ocorre e como exercem grande influência nos ambientes urbanos, incluindo as redes de transporte. Esta seção traz um breve panorama de alguns dos métodos usados por sociólogos, antropólogos e geógrafos para apreender a mobilidade ao longo do tempo.

Na tentativa de captar a experiência de viver na cidade e através da gama de mobilidades que a vida urbana exige - e das quais é constituída -, métodos qualitativos foram aplicados de várias formas por pesquisadores. Um exemplo precoce é o trabalho de Georg Simmel, voltado à compreensão da sociologia da cidade no século XIX por meio da observação das pessoas, particularmente em espaços públicos de Berlim, incluindo o transporte público (Simmel, 1969; Frisby e Featherstone, 1997). Por outro lado, entendendo a cidade como um texto, Walter Benjamin focou-se em analisar como a modernidade se manifesta nela a partir da figura do flâneur, que percorre, aparentemente de forma distante, as passagens de Paris, mas apesar disso, observa as multidões de longe.

Benjamin analisa isso por meio da literatura do século XIX, principalmente em Charles Baudelaire (Benjamin, 1973 e 2002).

Mais recentemente, a artista francesa Sophie Calle expôs, de forma controversa, experiências urbanas, seguindo e fotografando estranhos em Paris e Veneza (Calle, 1998). Na América Latina, o antropólogo Néstor García Canclini explorou os imaginários urbanos, utilizando fotografia histórica e atual, bem como gravações de pessoas em deslocamento na Cidade do México e apresentou esses registros para serem discutidos por transeuntes urbanos contemporâneos (García Canclini *et al.*, 1996; García Canclini, 1997).

Mais próximo ao objetivo desta pesquisa, Michel de Certeau propôs o ato de caminhar pela cidade como uma forma elementar de experimentá-la, uma vez que, para ele, é nas ruas que a vida cotidiana acontece (De Certeau, 1986). Embora os atos de fala dos pedestres em De Certeau sejam parte integrante da cidade, outras formas de mobilidade cotidiana também são significativas para entender as experiências urbanas. Nesse sentido, a etnologia de Augé sobre o metrô de Paris fornece uma discussão detalhada sobre o que é se locomover: as memórias evocadas, as marcas experimentadas e os encontros que se deixam para trás, bem como os significados culturais que as estações, conexões e trens atribuem às pessoas (Augé, 2002). Maspero (1994) também contribui nessa linha, explorando os diversos lugares e a produção de diferentes sentidos de lugar ao redor do fluxo, viajando por Paris pelo *Roissy Express* e descendo em cada estação para observar e participar dos espaços circundantes.

Na geografia humana, a geografia do tempo trouxe uma importante contribuição para os estudos de mobilidade ao considerar o "espaço e o tempo como universais indissociáveis um do outro" (Pred, 1996; ver também Haldrup, capítulo 4). A geografia do tempo sugere que o estudo de populações agregadas mascara a verdadeira natureza dos padrões de movimento humano e destaca a importância de entender os comportamentos espaciais desagregados (Hägerstrand, 1970), argumentando que o tempo - embora objetivamente igual para todos - não é experienciado, valorizado, utilizado ou disponibilizado da mesma forma para todos, já que também se espacializa (Jarvis *et al.*, 2001).

Com o objetivo de ilustrar como uma pessoa navega simultaneamente seu caminho através do ambiente espaço-temporal, desenvolveu-se o mapeamento espaço-temporal. Esse dispositivo de notação tem sido usado para demonstrar como a atividade espacial humana é frequentemente governada por limitações e não por decisões independentes de espacialidade ou por indivíduos autonomamente temporais.

O mapeamento espaço-temporal foi criticado por ser "demasiadamente físico, mecanicista e um expoente da engenharia social" (Lenntorp, 1999: 156), pois coloca ênfase excessiva nos indivíduos como objetos. Giddens (1985) considera essa abordagem teoricamente ingênua ao tratar os indivíduos independentes de seus ambientes sociais cotidianos e dar pouca atenção ao caráter essencialmente transformador de todas as ações humanas. De maneira similar, para Harvey (1989), a geografia do tempo e o mapeamento espaço-temporal são descrições úteis de como a vida cotidiana dos indivíduos se desenrola no espaço e no tempo, mas não revelam nada sobre "como 'estações' e 'domínios' são produzidos ou por que a 'fricção da distância' varia da forma palpável como se nota. Também deixam de lado a questão de como e por que certos projetos sociais e suas limitações se tornam hegemônicos e não tentam entender por que certas relações sociais dominam outras ou como se atribui significado a lugares, espaços, história e tempo" (Harvey, 1989: 212).

A crítica feminista à geografia do tempo destaca outra desvantagem do mapeamento espaço-temporal. Como discutido por Rose, "a geografia do tempo insiste em um espaço singular, através do qual se traçam os caminhos das pessoas de maneira universal. Em outras palavras, a geografia do tempo assume que o espaço é exaustivo" (Rose, 1993: 19). Essas críticas ilustram como esse mapeamento negligencia a questão da transparência do espaço. Como ferramenta, poderia ser significativamente aprimorada se for combinada com outras abordagens que revelem relações de poder, significados, incorporações e consequências da experiência *in situ*.

Nos últimos anos, surgiu uma espécie de renascimento do mapeamento espaço-temporal, porque oferece um senso de concretude amplamente buscado - ele representa o espaço e o tempo não como simples recipientes sociais, mas como limitações reais à ação humana; fornece uma ética geográfica em termos do uso sensato do tempo e do espaço; e oferece uma linguagem para explicá-los por meio de representações visuais em mapas e diagramas (Thrift, 2005). Atualmente, é utilizado no planejamento de transportes através do mapeamento de pesquisas de origem e destino (Newsome *et al.*, 1998) ou no mapeamento espacial com o uso de sistemas de informação geográfica ou interação virtual (Miller, 2005). Além disso, tem sido incorporado como dispositivo de notação, como forma de refletir como as atividades humanas afetam o meio ambiente natural (Peuquet, 1994), em estudos de gênero (Kwan, 2002) e em análises de migração (Southall e White, 2005) que adotam uma abordagem quantitativa ao comportamento humano.

De maneira crítica, ao agregar padrões de mobilidade, esses estudos deixam de lado a riqueza da experiência e oferecem uma discussão limitada sobre as relações de poder, significados, incorporações e efeitos representados nas e através das práticas de mobilidade. Abordar a mobilidade urbana cotidiana apenas com o mapeamento espaço-temporal é insuficiente para captar a experiência da vida urbana, sendo necessárias mais ferramentas qualitativas para destacar esses aspectos. Na análise da mobilidade, a geografia do tempo pode enfatizar a distribuição temporal das pessoas no espaço geográfico, a importância das rotinas, as performances urbanas e as geografias de ritmos cotidianos, além das restrições presentes na sociedade, que impedem os habitantes urbanos de acessarem a cidade de maneira equitativa.

Um exemplo mais sofisticado disso é o trabalho de Alan Latham, que usa o mapeamento de forma participativa, solicitando que as pessoas escrevam diários e fotografem suas experiências cotidianas, bem como os lugares e eventos interessantes e significativos da semana. Esses dados são registrados em uma versão dos mapas espaço-temporais para explicar os deslocamentos, juntamente com o material fotográfico (Latham, 2003 e 2004). Por meio dessa abordagem participativa, Latham minimiza a interferência do pesquisador quanto ao que e como registrar (Bijoux e Myers, 2006), ao fornecer ricos dados coletados pelos próprios participantes, que têm o controle sobre o que é registrado.

Entretanto, as dificuldades com esse tipo de pesquisa se relacionam à confiabilidade do comprometimento dos participantes. Seu engajamento é crucial para o sucesso do método, havendo o risco de que ele exija demais da disposição e vontade dos entrevistados para participar, especialmente quando as experiências de mobilidade diária estão cheias de limitações temporais e espaciais, que comprometem a possibilidade de obtenção de informações precisas e detalhadas - ou mesmo qualquer informação. Essa técnica tem se mostrado bastante útil com participantes jovens, que demonstram entusiasmo em experimentá-la, como no caso de Dodman (2003).

Para esta pesquisa, centrada nas mobilidades cotidianas dos transeuntes urbanos em Santiago, a técnica de diário fotográfico e entrevistas parecia inadequada devido à dificuldade de conseguir que os participantes aceitassem esse trabalho adicional. Contudo, a abordagem de Latham às práticas de mobilidade fornece uma maneira útil de captar as experiências e ritmos da mobilidade (ver Haldrup, capítulo 4). Como sugerido por outros pesquisadores que utilizam sua técnica (Zimmerman e Wieder, 1977; Dodman, 2003; Meth, 2003; Bijoux e Myers, 2006), os mapas espaço-temporais podem ser

complementados com entrevistas, grupos focais, mapas mentais, entre outros métodos. A fim de se aproximar das experiências de acompanhamento, esta pesquisa considera valiosa a abordagem etnográfica.

A etnografia exige que um pesquisador "participe por um longo período, de maneira aberta ou encoberta, na vida cotidiana das pessoas, observando o que acontece, escutando o que é dito, fazendo perguntas, coletando, de fato, qualquer dado disponível para iluminar os temas que constituem o foco da pesquisa" (Hammersley e Atkinson, 1995: 21).

O trabalho de campo etnográfico é "desenvolvido por meio da imersão em uma forma de vida coletiva com o propósito de coletar conhecimento de primeira mão" (Shaffir e Stebbins, 1991: 5). Uma parte essencial da etnografia envolve realizar o trabalho de campo como uma forma de "estar lá" (Geertz, 1998). A pesquisa etnográfica se caracteriza por uma proliferação de estilos e textos, razão pela qual se expandiu para diversas áreas da experiência humana, incluindo a medicina, a educação, o jornalismo e os estudos urbanos (Atkinson e outros, 1999; Hannerz, 2003). Neste último campo, forneceu meios metodológicos mais eficazes do que os métodos tradicionais de pesquisa para apreender práticas e experiências urbanas (ver Wacquant, 2007). Mais ainda, "a flexibilidade da abordagem etnográfica, combinada com a disponibilidade de novas tecnologias para armazenamento, recuperação e apresentação de dados, permite o surgimento de novas direções para entender melhor como o comportamento social é moldado e organizado" (Shaffir, 1999: 685).

Uma forma útil de observar as práticas de mobilidade desde essa perspectiva é a etnografia multilocalizada, desenvolvida como uma maneira de seguir o "fio dos processos culturais" (Marcus, 1995: 97). Ela implica em uma pesquisa que não está "confinada a um único lugar: os lugares se conectam entre si de tal forma que as relações entre eles se tornam tão importantes para essa formulação [de um tópico] quanto às relações dentro deles" (Hannerz, 2003: 205). São as conexões que permitem essas ligações relevantes; são elas que tornam os estudos multilocalizados, "diferentes de meros estudos comparativos de localidades" (Hannerz, 2003: 205), ainda que se realizem comparações. Entre os muitos tipos de etnografia multilocalizada, os estudos incluem observações sobre migrações, movimentos sociais, ciberespaço ou economia cultural global. A etnografia multilocalizada se constrói na tradição etnográfica de estudar culturas e suas práticas situadas, mas busca permitir uma ampliação da pesquisa para o estudo do movimento, interações em movimento, conexões e - como neste caso - experiências de mobilidade.

Para a pesquisa em Santiago, foi escolhida uma abordagem etnográfica multilocalizada móvel como a mais apropriada para descrever experiências de mobilidade. Ela permite flexibilidade e a possibilidade de explorar, por meio da descrição densa, as rotinas diárias dos habitantes urbanos móveis, oferecendo uma descrição “profunda” e “multifacetada”. A profundidade é crucial para entender e explicar a experiência e eu estava particularmente interessada na maneira como diferentes grupos experimentam e representam as mobilidades urbanas. Essa abordagem me permitiu compreender os “comos”, “porquês” e os “quês” (Shaffir, 1999) de uma prática urbana específica, permitindo-me, ao mesmo tempo, mergulhar na forma como diferentes pessoas vivem a mobilidade e produzem conhecimento sobre sua experiência. Além disso, como uma abordagem etnográfica requer uma quantidade considerável de tempo dedicada ao trabalho de campo, ela permite a reflexividade e a possibilidade de adaptar os métodos à medida que os achados começam a emergir e o pesquisador começa a compreender as experiências, aproximando-se delas.

Embora eu estivesse interessada em observar os transeuntes, ao contrário de Augé, não me interessava observar estranhos. De forma muito semelhante ao trabalho de Latham, eu queria conhecer o significado que eles davam à sua experiência, o que os havia levado a se locomover e o que acontecia com eles durante e depois, de maneira muito semelhante a Spinney (2007), que acompanha os participantes de bicicleta enquanto os filma. Para acompanhar a experiência, eu queria me mover com as pessoas do meu estudo, o que foi possível pela introdução de uma técnica de acompanhamento que consistia em seguir individualmente os participantes em suas rotinas diárias, observando como organizam e vivenciam suas locomoções, compartilhando e refletindo colaborativamente sobre sua experiência em movimento. Isso é feito com a discussão de tópicos durante ou depois do período de acompanhamento. A locomoção pode ser filmada ou fotografada durante o processo, o que me permitiu captar aspectos importantes das experiências de mobilidade urbana diária em Santiago, como será detalhado na seção seguinte.

Transformando-me na “sombra”

Era importante para mim, como pesquisadora, experimentar parte do que os transeuntes vivenciam. Um dos meus participantes mencionou sobre a implementação do Transantiago, um novo sistema de transporte público na cidade de Santiago em 2007:

"Se algum dia, os planejadores pegassem um ônibus como nós, entenderiam por que suas propostas nunca vão funcionar" (Bernardo). Para compreender essa complexidade dos modos de transporte em constante mudança - subir e descer dos ônibus, ter os corpos apertados, perder-se, sentir medo ou desorientação, ser tocado, roubado ou distraído - é necessário vivenciá-la.

Na maioria das vezes, a falta dessa compreensão leva arquitetos, engenheiros e planejadores a ignorarem as complexidades quando propõem inovações no transporte. Eu queria acompanhar os transeuntes para entender o que faziam, como faziam e quais marcas isso deixava em seus corpos, mentes e emoções. Queria também conversar com eles enquanto se locomoviam, ver o que viam, entender por que olhavam ou ignoravam algo, e o que faziam com tudo isso depois. Além disso, entendendo as experiências socioespaciais como corporificadas, multissensoriais e emocionais (Bijoux e Myers, 2006), queria saber o que tocavam, ouviam, cheiravam ou saboreavam durante a experiência. Usei também fotografias para registrar práticas de mobilidade e provocar uma posterior reflexão sobre elas. O processo de captar a experiência por meio do acompanhamento foi uma construção constante, moldada por uma investigação reflexiva e contínua sobre como e por que tais métodos de pesquisa móvel funcionam ou não.

A estrutura geral da metodologia envolveu a seleção de casos, um período de acesso, um período de acompanhamento e, depois, o retorno para discutir a experiência. Ao selecionar os casos, meu interesse principal era analisar as práticas de mobilidade de grupos com diferentes níveis de renda, já que a maioria dos estudos sobre desigualdade urbana tende a focar nos pobres e excluídos sem necessariamente considerar sua relação com outros grupos sociais. Como forma de construir essas associações, comparei as experiências de locomoção de indivíduos residentes em bairros com diferentes níveis de renda, mas relativamente próximos entre si. Nesta pesquisa, os casos foram definidos como transeuntes urbanos residentes de três bairros numa área específica da comuna de La Florida, em Santiago (para detalhes, ver Jirón, 2007 e 2008).

Depois de explicar em detalhes no que consistia a pesquisa, iniciava-se um processo de exploração do campo. Embora meus informantes tivessem concordado em participar, comecei a me aproximar de suas experiências por meio de entrevistas longas e aprofundadas com cada um. Começamos a falar sobre sua história pessoal, antecedentes, escolha do local de moradia atual, como passaram a morar ali, descrições detalhadas de suas rotinas, usando mapas e calendários de 24 horas para traçá-las e conversar sobre elas. Conforme os relacionamentos se estreitavam, as sessões se

tornaram mais longas e informais, abordando temas mais específicos do cotidiano e das experiências de mobilidade na cidade. Assim, fui me aproximando lentamente de suas experiências e preparando o caminho para o acompanhamento de suas práticas de mobilidade.

Depois desse período de conhecimento mútuo, combinamos que eu os acompanharia em suas locomoções como uma sombra móvel. Segui cada participante em um dia normal de trabalho, desde o momento em que saíam de casa até o fim da jornada. Isso implicava chegar em suas casas (segundo o acordo), muitas vezes antes mesmo de saírem de manhã, observando como se preparavam para sair e, então, passando o dia todo com eles: como lidavam com um ônibus lotado na hora do rush ou dirigindo pela cidade o dia todo, o tédio das compras ou o medo de voltar tarde para casa à noite, entre muitas outras atividades. Por fim, isso também acarretava voltar para casa com eles à noite (ou sair à noite e voltar pela manhã, no caso dos seguranças noturnos). Embora eu já tivesse uma ideia geral de seus deslocamentos a partir de conversas anteriores, a realidade era muito diferente do que eu esperava, especialmente em relação à precisão do tempo e à coordenação de suas ações. Isso exigia que eu fosse sempre pontual - já que não poderia atrasar suas rotinas - e flexível, caso seus planos mudassem ou algo inesperado acontecesse.

Adaptei-me às suas realidades e, embora a maioria dos participantes fosse bastante organizada quanto às suas atividades diárias, os detalhes de como as realizavam eram frequentemente imprevisíveis. Às vezes, cancelavam em cima da hora; outras vezes, eu ficava com eles até muito tarde. Também me pediam ajuda (e nunca me recusei). Consequentemente, acabei embalando camisas para entrega, escolhendo tomates, milho e feijão em feiras, carregando compras de senhoras idosas, levando crianças para a cama, escolhendo presentes para clientes ou preenchendo formulários no hospital, entre outras coisas. Essa forma de observação participante tornou possível o “estar lá” em suas rotinas diárias.

A dimensão espaço-temporal das práticas foi incorporada por meio de mapas espaço-temporais, nos quais se registravam o tempo e a localização, que depois eram georreferenciados. Os mapas, usados qualitativamente para expressar o uso espacial da cidade, foram complementados com relatos que descreviam as experiências durante os deslocamentos, especialmente sobre as estratégias de mobilidade e suas consequências no cotidiano.

Os detalhes dos deslocamentos foram registrados e fotografados por mim ou pelos próprios participantes. Como método visual, a fotografia foi usada para relatar o deslocamento e realizar entrevistas fotográficas (Rose, 2001) ou foto-elicitación. Como ferramenta visual de relato, os deslocamentos foram fotografados para acompanhar as narrativas e os mapas espaço-temporais para "seguir" a locomoção e observar aspectos específicos da trajetória. As fotos ofereciam uma aproximação mais vívida da experiência do que os mapas sozinhos. Nesse sentido, mapas e fotos buscavam criar uma "imagem em movimento" daquilo que era narrado, o que permitia uma melhor percepção do deslocamento do transeunte pela cidade, ao mesmo tempo em que enriquecia a percepção imediata dos espaços percorridos e dos meios de transporte usados (carro, ônibus, bonde, metrô). Nenhum desses elementos oferece isoladamente uma imagem tão rica quanto a de todos juntos. A intenção, portanto, não era apresentar um relato exaustivo, mas revelar várias dimensões interconectadas do ato de se deslocar.

Na foto-elicitación posterior ao trabalho de campo, durante entrevistas individuais e coletivas, as fotografias foram utilizadas para provocar discussões sobre temas específicos. Nesse ponto, a fotografia perde sua pretensão de objetividade e revela a subjetividade de quem vê a imagem de forma distinta do pesquisador (Harper, 2004). Com frequência, os participantes traziam descrições de situações que seriam muito difíceis de captar apenas observando. Depois de segui-los e voltar para conversar sobre o deslocamento, eu apresentava as fotos que despertavam lembranças, sentimentos e interpretações sobre suas experiências, motivações e aspectos práticos. Isso foi particularmente útil para identificar processos de construção de lugar. Nenhum dos métodos visuais utilizados são neutros, como aponta Rose (2003), e produzem diferença, já que certos elementos e pessoas acabam invisibilizados quando se selecionam momentos e ângulos. Embora meu papel fosse importante na produção das imagens, tentei ser participativa ao deixar que meus entrevistados também tirassem fotos e refletissem sobre elas durante as discussões. Como resultado, revelou-se parte de suas experiências espaciais e eles puderam explicar com profundidade suas próprias interpretações, pensamentos e reflexões.

Durante os deslocamentos, também fiz anotações e pudemos discutir alguns temas tanto no próprio momento quanto depois, dependendo da conveniência, das pessoas ao redor ou do tema em si mesmo. Apesar de passar o dia inteiro com alguém parecer potencialmente desgastante, todas as experiências foram muito positivas, mesmo quando os participantes estavam cansados ou estressados. Logo, começaram a me chamar de "a Sombra" - e, de fato, foi nisso que me transformei: seguir seus movimentos

tornou-se a forma mais próxima de compreender suas experiências. É claro que eu não era capaz de entendê-las completamente, mas cheguei o mais perto que pude. Suas explicações e interpretações foram cruciais para esse processo.

Compreender as experiências de mobilidade envolveu retornar a cada participante para conversar sobre suas movimentações, fazer perguntas específicas e discutir as fotos e mapas com eles. Isso proporcionava discussões mais profundas sobre temas mencionados ou observados anteriormente. Era também uma forma de ser reflexiva: após certo distanciamento, voltar para conversar sobre o que havia me impressionado. Nesse ponto, surgiam também temas que os próprios participantes queriam discutir: reflexões sobre suas vidas que nasceram do processo de pesquisa.

A quantidade de dados coletada foi considerável. A análise foi feita com a sistematização da informação o mais rápido possível: a maioria das entrevistas foi transcrita ou resumida logo após sua realização; fez-se o download das fotos e sua organização logo depois; os mapas foram desenhados poucas semanas após os acompanhamentos. Essa agilidade era importante para poder discutir os temas com os participantes, mostrando os materiais que facilitavam a conversa sobre a experiência de se deslocar. A próxima seção apresenta um exemplo de como essa informação foi reunida para entender as experiências de mobilidade em Santiago do Chile.

Com a ajuda dos meus amigos: a viagem de Laura

Os padrões contemporâneos de trabalho são cada vez mais móveis, exigindo que as pessoas se desloquem constantemente, enquanto que o estilo de vida com múltiplos empregos obriga que outras se movam de um local para outro. Os empregos flexíveis também implicam em cumprir turnos noturnos ou buscar trabalhos adicionais para compensar os baixos salários ou pagar dívidas, como é o caso de Laura. Seus padrões flexíveis e de múltiplos empregos estão entrelaçados com outras atividades, que incluem as tarefas domésticas e as relações sociais e familiares.

Laura tem 45 anos, é separada e vive em *Jardín Alto* com sua filha Catalina, de 19 anos, que acabou de entrar na universidade. Nos últimos 16 anos, Laura trabalhou como profissional de saúde na Corporação Municipal e como enfermeira em um posto de saúde público duas ou três noites por semana para complementar sua renda. A maioria

de suas atividades se desenvolvem no bairro onde mora; raramente se aventura mais longe dali. A ampla rede de amigos e colegas de Laura permite que ela se locomova sem quase gastar com transporte, especialmente por causa das caronas que recebe. Esses detalhes sobre suas práticas de mobilidade, suas múltiplas conexões e usos criativos de oportunidades de deslocamento geralmente passam despercebidos. Utilizando uma variedade de ferramentas, como as apresentadas aqui, revela-se a riqueza das locomoções de Laura, sua co-presença nos deslocamentos e suas formas inovadoras de se mover.

Ela se levanta por volta das sete da manhã, limpa rapidamente a casa e prepara suas coisas para o trabalho. Sai de casa às oito; cinco minutos antes, sua amiga liga dizendo que está a caminho. Em seguida, caminha menos de cinco minutos até a rua principal, *Rojas Magallanes*, e espera sua amiga Julieta na esquina, quem lhe pega às oito e dez. Julieta tem dois filhos que estudam em uma escola particular próxima. Elas seguem por ruas secundárias para evitar o trânsito. Enquanto Julieta deixa os filhos na entrada da escola, Laura se maquia no carro. Ela conta que prefere usar esse tempo para se maquiar, em vez de fazê-lo mais cedo, porque assim pode tomar café da manhã e assistir ao noticiário. A caminho do trabalho, atravessam bairros considerados perigosos, que elas chamam de "barra pesada"; elas dizem que precisam ser cuidadosas, manter as portas e janelas fechadas e esconder suas bolsas para evitar roubos, como já aconteceu no passado. Laura não presta muita atenção na paisagem ao redor; mais tarde, me conta o quanto esse tempo com a amiga é importante, porque, quando estão no escritório, não conseguem mais conversar sobre assuntos pessoais. Conversam o caminho todo e chegam ao trabalho às oito e quarenta. Embora pudesse chegar mais tarde, é importante para ela estar lá antes das nove hoje, para poder sair por volta das cinco e meia.

Ela menciona que, nos dias em que não tem plantão, depois do trabalho, às vezes vai ao shopping pagar contas, tomar algo ou fazer compras com as amigas. Hoje, no entanto, sai do escritório às cinco e meia, pega uma carona com um amigo até o shopping e depois caminha alguns metros até o ponto de táxis coletivos; rapidamente encontra o seu e parte às cinco e quarenta e cinco. Vai para *Los Quillayes*, um grande conjunto habitacional popular conhecido por seus problemas de segurança, mas que ela conhece bem, pois morou lá até pouco tempo atrás. Chega cinco minutos antes das seis, veste seu uniforme de enfermeira e trabalha sem parar até meia-noite, quando o doutor Santos, que mora em um dos condomínios fechados perto de sua casa, a leva de volta junto com outra enfermeira, à meia-noite e dez. Elas comentam que, a essa hora da noite, as ruas são perigosas, por isso não param nos semáforos para evitar assaltos,

mas também devem ficar atentas às corridas ilegais de carro nas avenidas principais. Foi um dia muito longo e ela chega em casa à meia-noite e vinte e cinco. Amanhã, terá que levantar cedo para uma sessão fora da cidade no seu trabalho diurno.

Apesar de sua renda mensal ser de aproximadamente um milhão e duzentos mil pesos chilenos na Corporação (cerca de US\$2.500), o que a coloca entre os 20% com maiores rendas do país, Laura ainda precisa dos duzentos mil pesos que ganha no posto de saúde para pagar suas dívidas. Ela diz que gosta de ser enfermeira, mas que é cansativo ir dormir à uma da manhã nos dias de plantão e ter que levantar às sete na manhã seguinte. Ela se apoia nos amigos para manter suas rotinas, o que torna seus deslocamentos convenientes, confortáveis e amistosos, além de poder economizar. Sem as caronas, acabaria usando o dinheiro extra que precisa para pagar dívidas, hipoteca, a universidade da filha e, ocasionalmente, transporte. No entanto, sua acessibilidade é influenciada pelas dimensões financeiras, físicas e temporais da sua vida. Ela não tem recursos financeiros para comprar um carro próprio ou pagar pelo transporte diário. Seus deslocamentos podem ser perigosos quando se movimenta depois da meia-noite ou por áreas muito pobres da cidade. Apesar disso, ela contorna suas limitações por meio de seu capital social: sua rede de contatos permite que aproveite as caronas que a ajudam a se locomover, facilitando o acesso aos seus vários empregos.

Entender a complexidade dos deslocamentos e das decisões de locomoção foi possível pela profundidade da observação das atividades diárias de Laura e por estar com ela durante suas práticas de mobilidade. Isso exigiu mais do que apenas entrevistá-la, segui-la ou fotografá-la. Foi o processo completo de me transformar em sua sombra que permitiu essa compreensão. À medida que a relação com ela se tornava mais próxima e familiar, os detalhes começaram a ser revelados. Além disso, como o processo foi reflexivo e envolveu passar longas horas com ela durante um longo período, permitiu discutir esses temas com ela e com sua filha, observá-las e retornar para completar as explicações quando necessário.

Conclusão

A tentativa de captar experiências de mobilidade é sempre incompleta, em processo, em transformação e sua compreensão será sempre parcial. Isso significa que, no processo de entender a experiência, a própria metodologia vai sendo revelada à medida em que a experiência também se revela. Essa compreensão é situada e requer um processo

reflexivo por meio do qual o pesquisador está constantemente questionando e voltando para entender sua própria posição. E isso também significa que o conhecimento das práticas não é apenas subjetivo, mas intersubjetivo, uma vez que a própria experiência do pesquisador também faz parte da compreensão da experiência dos outros.

Parte essencial da etnografia envolve a necessidade do trabalho de campo como forma de "estar lá". Uma possibilidade de se aproximar da experiência é seguir a prática como uma sombra, utilizando uma abordagem etnográfica multilocalizada. Além disso, o transformar-se em sombra requer uma abordagem reflexiva, flexível, aberta e atenta, de forma a adaptar dinamicamente a experiência do trabalho de campo em desenvolvimento. Empreender esse tipo de trabalho de campo com disposição para modificar ideias, métodos e ritmos conforme a necessidade melhora substancialmente a possibilidade de se aproximar dos participantes e de suas experiências.

Embora outros métodos e ferramentas pudessem ter sido utilizados - incluindo o vídeo -, a informação coletada foi suficientemente rica e diversa para a descrição da experiência das práticas urbanas cotidianas de mobilidade. Fica claro que, como em qualquer outra abordagem metodológica, a imagem completa nunca se revela totalmente - e essa tampouco é a intenção. No entanto, a imagem em movimento por meio da qual as experiências de mobilidade podem ser observadas requer uma metodologia complexa e adaptativa. Isso significa ferramentas que possam capturar os diferentes saberes sobre as experiências de mobilidade, em termos de produção, interpretação e representação.

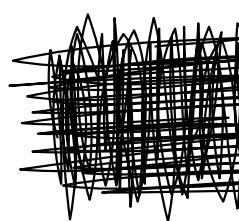
Neste caso, incluiu-se a observação participante móvel multilocalizada, com o acompanhamento dos viajantes em seus deslocamentos diários, mapeamento espaço-temporal, fotografia participativa, entrevistas e análise colaborativa. Pesquisas futuras poderiam incluir uma investigação adicional sobre um conhecimento mais situado das experiências de mobilidade, assim como a combinação desses métodos com padrões agregados de viagem e um movimento rumo à criação de metodologias que gerem maior participação por parte dos envolvidos no processo de pesquisa.

Isso facilitaria o diálogo entre a experiência de mobilidade e os espaços/lugares móveis e métodos mais tradicionais de planejamento urbano e de transporte, com o objetivo de contribuir efetivamente para o campo da mobilidade. Um desafio apresentado por esse método é como gerar um conhecimento que informe efetivamente as políticas públicas. Há uma necessidade urgente de produzir informações sobre essas experiências cotidianas da vida urbana para alimentar os processos de planejamento urbano e de transporte.

Isso não elimina a necessidade de outras abordagens metodológicas, incluindo aquelas utilizadas no planejamento urbano ou no transporte, mas uma abordagem etnográfica, por exemplo, certamente enriqueceria essas práticas ao oferecer olhares diferentes - que provavelmente gerariam diferentes tipos de intervenção no planejamento urbano ou de transporte. Esses olhares não são necessariamente melhores ou piores, mas tão relevantes quanto aqueles provenientes do planejamento tradicional, embora, são muitas vezes ignorados. Assim, capturar outra forma pela qual a vida urbana é experimentada exige ampliar o alcance epistemológico da pesquisa e das políticas, bem como encontrar maneiras de incorporar essas experiências e seus significados.

O mapeamento espaço-temporal, complementado por fotografias e narrativas etnográficas, pode ser útil como forma de rastrear a mobilidade para entender como as pessoas se movem pela cidade, comparando os deslocamentos enquanto se utiliza a mesma base de informações. Pode também ajudar a visualizar o movimento como forma de dimensionar o alcance da mobilidade (ou imobilidade) dentro da cidade. Pode ajudar a comparar diferentes trajetórias e o tempo e espaço utilizados. Mas, mais importante ainda, pode ser uma forma complementar de dar maior profundidade à descrição de uma situação, especialmente se combinado com narrativas etnográficas da mobilidade urbana cotidiana.

Essa abordagem metodológica fortalece a pesquisa urbana ao mesmo tempo em que fornece uma ampla gama de possibilidades para gerar conhecimento sobre experiências da vida urbana que, de outra forma, seriam perdidas no processo de investigação. Os métodos móveis devem incluir a forma como a vida se entrelaça com as práticas de mobilidade, como essa experiência afeta a vida como um todo e como as práticas espaciais são incorporadas no espaço - e vice-versa.



Notas

1

Nota das Editoras – Este artigo de Paola Jirón foi primeiramente publicado em inglês, no livro *Mobile Methods*, organizado por Monica Büscher, John Urry e Katian Witchger, em 2011 (ISBN 9780415492423).

Em 2012, o texto foi também publicado em espanhol, na *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos*, n. 10. (ISSN-e 0718-1132).

Referências

- ATKINSON, P. A.; COFFEY, Y. S. D. Ethnography: post, past and present. **Journal of contemporary ethnography**, v.28, n.5, p.460-71, 1999.
- AUGÉ, M. **El viajero subterráneo**: un etnólogo en el metro. Santiago: Gedisa, 2002.
- BENJAMIN, W. **The flaneur**: Charles Baudelaire. A lyric poet in the era of high capitalism. Londres: New Left Book, 1973.
- _____. The arcades project. Cambridge, MA: C Belknap Press, 2002.
- BIJOUX, D.; MYERS, J. Interviews, solicited diaries and photography: 'new' ways of accessing everyday experiences of place. **Graduate Journal of Asia-Pacific Studies**, v.4, n.1, p.44-64, 2006.
- BRUNER, E. Experience and its expressions. In: TURNER, V.; BRUNER, E. (org.). **The anthropology of experience**. University of Illinois Press, p.3-30, 1986.
- CALLE, S. **A suivre** (Libre IV). Acted Sud, 1998.
- CZARNIAWSKA, B. **Shadowing and other techniques for doing fieldwork in modern societies**. Copenhagen: Liber, 2007.
- DE CERTEAU, M. **The practice of everyday life**. Oakland, CA: University of California Press, 1986.
- DODMAN, D. "Shooting in the city: an autophotographic exploration of the urban environment in Kingston, Jamaica". In: **Area**, v.35, n.2, p. 293-304, 2003.
- FRISBY, D.; FEATHERSTONE, M. (org.). **Simmel on culture**: selected writings. Londres: Sage, 1997.
- GARCÍA CANCLINI, N. **Imaginarios urbanos**. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1997.
- GARCÍA CANCLINI, N.; CASTELLANOS, A.; MANTECÓN, A.R. **La ciudad de los viajeros**: travesías e imaginarios urbanos, México 1940-2000. México: Grijalbo, 1996.
- GEERTZ, C. "Making experience, authoring selves". In: TURNER, V.; BRUNER, E. (org.). **The anthropology of experience**. Chicago: University of Illinois Press, p.373-80, 1986.
- _____. "Being there". In: GEERTZ, C. **Works and lives**: the anthropologist as author. Palo Alto, CA: Stanford University Press, 1-24, 1988.
- GIDDENS, A. "Time, space and regionalization". In: GREGORY, D.; URRY, J. (org.). **Social relation and spatial structures**. Macmillan, p.265-94, 1985.
- HAGERSTRAND, T. "What about people in Regional Science?" In: **Papers in Regional Science**, v.24, n.1, p.7-21, 1970.
- HAMMERSLEY, M.; ATKINSON, P. **Ethnography: principles in practice**. Oxon, UK: Routledge, 1995.
- HANNERZ, U. "Being there... and there... and there! Reflections on multisite ethnography". In: **Ethnography**, v.4, n.2, p.201-16, 2003.
- HARPER, D. "Wednesday-night bowling: reflections on cultures of a rural working class". In: KNOWLES, C.; SWEETMAN, P. (org.). **Picturing the social landscape**: visual methods and the sociological imagination. Oxon, UK: Routledge, 2004.
- HARVEY, D. **The condition of postmodernity**: an enquiry into the origins of cultural change. Oxford: Blackwell, 1989.
- HEIDEGGER, M. **Ser y tiempo**. Madrid: Tecnos, 1999.
- INGOLD, T.; VERGUNST, J. **Ways of walking**: ethnography and practice on foot. Surrey, UK: Ashgate, 2008.

JARVIS, H.; PRATT, A.; WU, P.C.-C. **The secret life of cities: the social reproduction of everyday life**. Londres: Pearson Education, 2001.

JIRÓN, P. "Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility: the case of Santiago de Chile". In: **Swiss Journal of Sociology**, v.33, n.1, p.45-68, 2007.

----- . **Mobility on the move: examining urban daily practices in Santiago de Chile**. Tese (Doutorado em Geografia e Ambiente em Planejamento Urbano e Regional) - London School of Economics and Political Science. 2008.

JOHNSTON, R.J. **The dictionary of human geography**. Oxford: Blackwell Reference, 1981.

KUSENBACH, M. "Street phenomenology: the go-along as ethnographic research tool". In: **Ethnography**, v.4, n.3, p.455-85, 2003.

KWAN, M.P. "Introduction: feminist geography and GIS". In: **Gender, place and culture**, v.9, n.3, p.261-62, 2002.

LATHAM, A. "Research, performance and doing human geography: some reflections on the diary-photograph, diary-interview method". In: **Environment and Planning A**, v.35, n.11, p.1993-2017, 2003.

----- . "Researching and writing everyday accounts of the city: an introduction to the diary-photograph, diary-interview method". In: KNOWLES, C.; SWEETMAN, P. (org.). **Picturing the social landscape: visual methods and the sociological imagination**. Oxon, UK:outledge, p.117-31, 2004.

LENTORP, B. "Time geography: at the end of its beginning". In: **Geojournal**, v.48, p.155-58, 1999.

MARCUS, G. "Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography". In: **Annual review of anthropology**, v.24, p.95-117, 1995.

MASPERO, F. **Roissy Express: a journey through the Paris suburbs**. Londres: Verso, 1994.

METH, P. "Entries and omissions: using solicited diaries in geographical research". In: **Area**, v.35, n.2, p.195-205, 2003.

MILLER, H. "Place-based versus people-based accessibility". In: LEVINSON, D.; K. J. KRIZEK (org.). **Access to destinations**. Amsterdam: Elsevier, 63-89, 2005.

NEWSOME, T. *et al.* "Urban activity spaces: illustrations and application of a conceptual model for integrating the time space dimensions". In: **Transportations**, v.25, n.4, p.357-77, 1998.

PEUQUET, D. J. "It's about time: a conceptual framework for the representation of temporal dynamics in geographical information systems". In: **Annals: Association of American geographers**, v.84, n.3, p.441-61, 1994.

PRED, A. "The choreography of existence: comments on Hagerstrand time geography and its usefulness". In: AGNEW, J. *et al.* (org.). **Human geography: an essential anthology**. Oxford: Blackwell, p.636-49, 1996.

ROSE, G. **Feminism and geography: the limits of geographical knowledge**. Cambridge, UK: Polity Press, 1993.

----- . **Visual methodologies: an introduction to the interpretation of visual materials**. Londres: Sage, 2001.

----- . "On the need to ask how, exactly, is geography 'visual'? In: **Antipode**, v.32, n.2, p.212-21, 2003.

SEAMON, D. "Phenomenology, place, environment and architecture: a review".

In: WAPNER, S. *et al.* (org.). **Theoretical perspectives in the environment-behavior research**. Plenum, p.157-78, 2000.

SHAFFIR, W. "Doing ethnography: reflections on finding your way". In: **Journal**

of **contemporary ethnography**, v.28, n.6, p.676-86, 1999.

SHAFFIR, W.; STEBBINS, R. "Introduction". In: SHAFFIR, W.; STEBBINS, R. A. (org.). **Experiencing fieldwork**; an inside view of qualitative research. Londres: Sage, 1-24, 1991.

SIMMEL, G. "The metropolis and mental life". In: SENNETT, R. (org.). **Classic essays on the culture of cities**. Appleton-Century-Crofts, 47-60, 1969.

SMALL, K. **Urban transport economics**. Oxon, UK: Routledge, 2001.

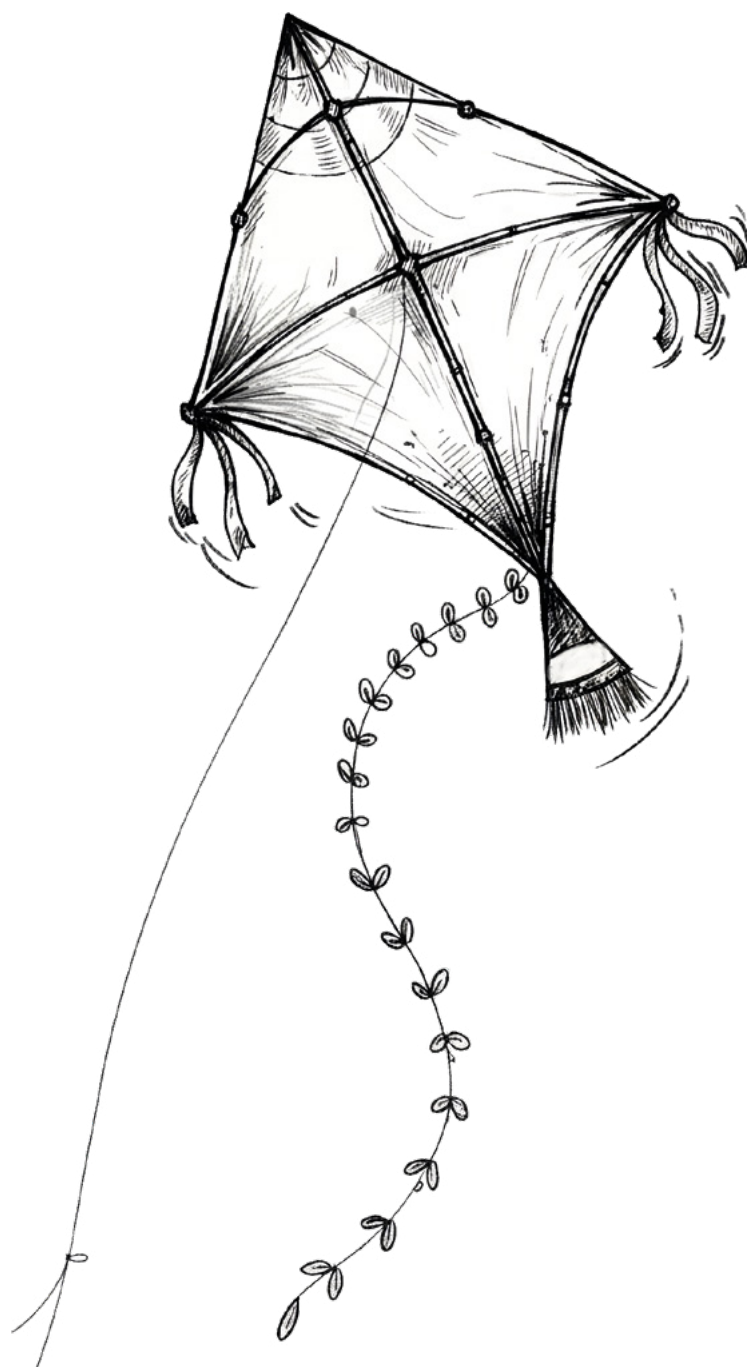
SOUTHALL, H.; WHITE, B. "Mapping the life course: visualizing migrations, transitions and trajectories". Disponível em: www.agocg.ac.uk/reports/visual/casestud/southall/introduc.htm.

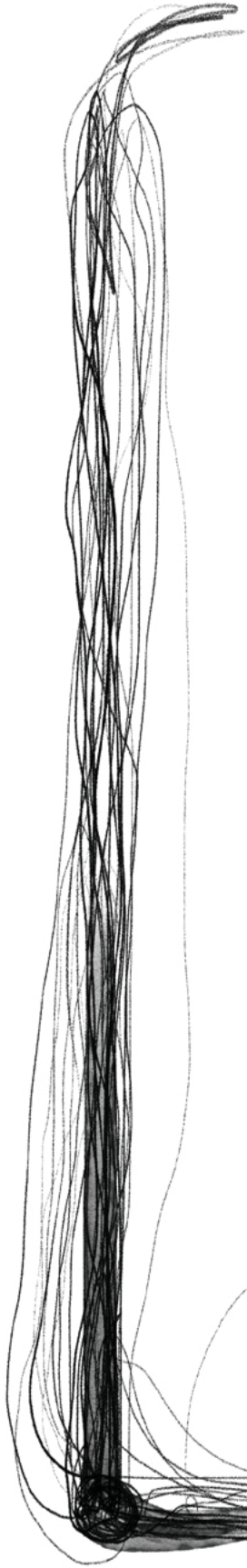
SPINNEY, J. **Cycling the city**: movement, meaning and practice. Tese (Doutorado) - Royal Holloway, U. of London, Department of Geography. 2007.

THRIFT, N. "Torsten Hagerstrand and social theory". In: **Progress in human geography**, v.29, n.3, p.337-40, 2005.

WACQUANT, L. **Urban outcasts**: a comparative sociology of advanced marginality. Cambridge, UK: Polity Press, 2007.

ZIMMERMAN, D.; WIEDER, D. "The diary: diary-interview method". In: **Urban life**, v.5, n.4, p.479-99, 1977.

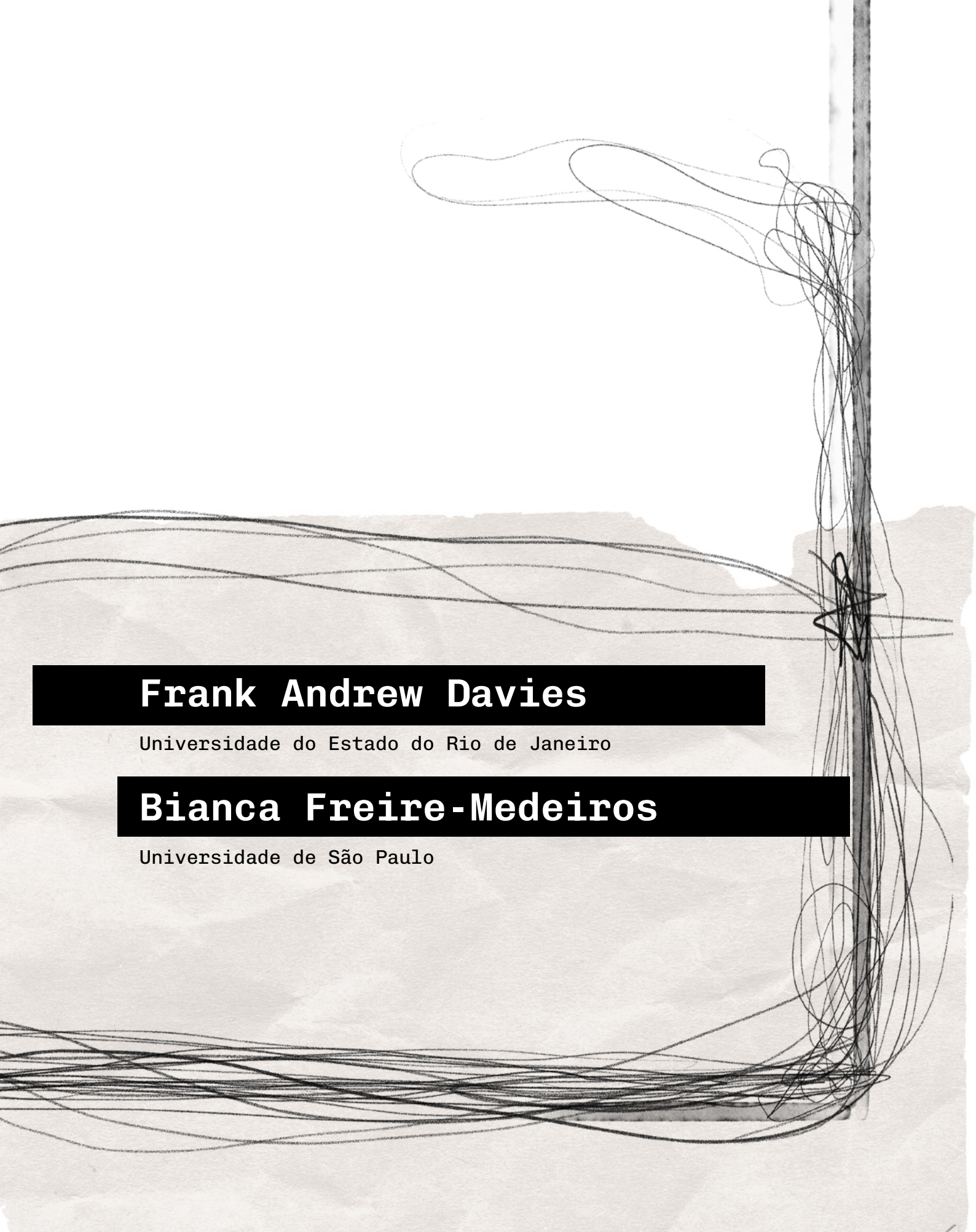




O subúrbio que o Rio de Janeiro inventou:

**mobilidades imaginativas
em torno de uma alegoria da cidade**



The background of the entire page is a light beige or off-white color with a visible paper grain. Overlaid on this are several layers of dark, possibly black or dark grey, ink or charcoal scribbles. These scribbles are most concentrated on the right side of the page, where they form a dense, vertical column of overlapping loops and lines. There are also horizontal and diagonal scribbles across the middle and bottom sections. The overall effect is that of a layered, textured surface with abstract, gestural markings.

Frank Andrew Davies

Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Bianca Freire-Medeiros

Universidade de São Paulo

O subúrbio que o Rio de Janeiro inventou: mobilidades imaginativas em torno de uma alegoria da cidade

Resumo

Na cidade do Rio de Janeiro, a categoria subúrbio carrega um sentido particular, acumulando conotações estéticas, morais e afetivas. O objetivo deste texto é analisar as *mobilidades imaginativas* que envolvem os subúrbios cariocas. Inspirados pela grade analítica do giro móvel da teoria social, tomamos como *corpus* empírico obras audiovisuais que fizeram e fazem circular sentidos polissêmicos em torno da categoria. *A falecida* (1965), *A Grande Família* (1972-1975 e 2001-2014) e *Suburbia* (2012) refletem possibilidades que orbitam o repertório imaginativo sobre os subúrbios e seus viventes, amplificando sua dimensão alegórica e revelando nuances exploradas por seus significados. Longe de refletir uma análise sistemática dessa produção, buscamos sublinhar a relevância do tema e levantar questões para uma agenda de pesquisa sensível às mobilidades imaginativas que definem o cardápio de representações sobre as cidades brasileiras, latino-americanas e do chamado Sul Global.

Palavras-chave: imaginário urbano; toponímia; alteridade próxima; subúrbio carioca; audiovisual.

El suburbio que inventó Río de Janeiro: movilidades imaginativas en torno a una alegoría de la ciudad

Resumen

En la ciudad de Río de Janeiro, la categoría suburbio conlleva un significado particular, acumulando connotaciones estéticas, morales y afectivas. El objetivo de este texto es analizar las *movilidades imaginativas* que involucran los suburbios de Río. Inspirándonos en la grilla analítica del giro móvil de la teoría social, tomamos como *corpus* empírico obras audiovisuales que hicieron y siguen haciendo circular significados polisémicos en torno a la categoría. *A falecida* (1965), *A Grande Família* (1972-1975 y 2001-2014) y *Suburbia* (2012) reflejan posibilidades que orbitan el repertorio imaginativo sobre los suburbios y sus habitantes, amplificando su dimensión alegórica y revelando los matices explorados sobre sus significados. Lejos de reflejar un análisis sistemático de esta producción, buscamos resaltar la relevancia del tema y plantear preguntas para una agenda de investigación sensible a las *movilidades imaginativas* que definen el menú de representaciones sobre las ciudades brasileñas, latinoamericanas y del Sur Global.

Palabras clave: imaginario urbano; toponimia; alteridad cercana; suburbio de Río; audiovisual.

The suburb that Rio de Janeiro invented: imaginative mobilities around an allegory of the city

Abstract

In the city of Rio de Janeiro, suburb as a category carries a particular meaning, accumulating aesthetic, moral and affective connotations. The objective of this text is to analyze the imaginative mobilities that involve the suburbs of Rio. Inspired by the analytical framework of the mobile turn of social theory, we take as our empirical corpus audiovisual works that have created and continue to circulate polysemic meanings around the category. *A falecida* (1965), *A Grande Família* (1972-1975 and 2001-2014) and *Suburbia* (2012) reflect possibilities that orbit the imaginative repertoire about the suburbs and their inhabitants, amplifying their allegorical dimension and revealing the nuances explored in their meanings. Far from reflecting a systematic analysis of this production, we seek to underline the relevance of the theme and raise questions for a research agenda sensitive to the imaginative mobilities that define the menu of representations about Brazilian, Latin American and Global South cities.

Keywords: urban imaginary; toponymy; nearby otherness; Rio de Janeiro suburb; audiovisual.



Introdução

Na condição de antiga capital e principal destino turístico do país, o Rio de Janeiro ocupa há séculos lugar privilegiado nas representações sobre o Brasil. Nas primeiras décadas do século 21, a projeção garantida pela realização de grandes eventos reforçou essas possibilidades imaginativas, produzindo novas imagens e, ao mesmo tempo, atualizando expressões reconhecidas em torno do espaço.

Em tal repertório simbólico, praia e favela têm se firmado como par antinômico e complementar na composição da paisagem icônica da cidade que se vê e que se vende (O'DONNELL; FREIRE-MEDEIROS, 2018). Em diferença, a categoria subúrbio carrega um sentido particular nesse léxico, acumulando conotações estéticas, morais e afetivas (SOARES, [1950]1990; CARNEIRO, 1982; FERNANDES, 2011; BERTAMÉ, 2016; GUIMARÃES; DAVIES, 2018). Por aqui, o subúrbio extrapola critérios geográficos e se identifica aos bairros e áreas próximas às ferrovias, consolidadas por casarios simples ocupados por famílias de trabalhadores. Além disso, o subúrbio carioca teria uma sociabilidade própria, caracterizada por laços estreitos de vizinhança. Na condição de alegoria da metrópole, o subúrbio firma, portanto, uma paisagem e um modo de vida, compondo parte do quadro simbólico no qual bairros e regiões demarcam formas de classificação social (VELHO, 1989).

O objetivo deste texto é analisar as mobilidades imaginativas (*"imaginative mobilities"*) que envolvem os subúrbios cariocas. Inspirados pela grade analítica do chamado giro móvel na teoria social, tratamos, por um lado, de examinar como se dá a circulação, através

LAJE

v.4 n.1

p. 72-101

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70755

de diferentes mídias, de um acervo cada vez mais amplo de imagens que tanto se reforçam quanto se chocam em disputas por legitimidade; e, por outro, de observar os mecanismos projetivos que nos permitem "estar" em outro lugar através dessas imagens (cf. SELLER E URRY, 2006; HANNAM, SELLER; URRY, 2006; ver também FREIRE-MEDEIROS; LAGES, 2020).

A despeito da polissemia do adjetivo "imaginativas", parece-nos uma tradução mais apropriada para *imaginative* que "imaginárias", não raro associada com algo fantasioso, irreal ou ficcional. Também seria inadequado sugerir um alinhamento teórico do paradigma das novas mobilidades à literatura dos estudos do imaginário (Cf. AZEVEDO; SCOFANO, 2018). Aqui não está em jogo, portanto, a validação da autenticidade das imagens, mas o interesse pelos movimentos que permitem sua conservação ou suspensão na composição de uma alegoria urbana.

Tomamos como *corpus* empírico algumas obras audiovisuais que nos parecem fundamentais para a criação, circulação e atualização dos sentidos compartilhados em torno das categorias subúrbio e suburbanos. A escolha dessas produções parte de um trabalho mais amplo de levantamento e estudo de filmes e programas televisivos sobre o Rio de Janeiro suburbano, realizado no âmbito de projetos de pesquisa que uma das pessoas autoras deste texto coordena.⁷ Nas próximas páginas e com base nesse material, formulamos interpretações acerca das mudanças e permanências nos fluxos imagéticos, considerando seus agentes e contextos de produção e circulação, a fim de compreender a dimensão processual dessas dinâmicas.

Longe de refletir uma análise sistemática dessa produção, buscamos aqui sublinhar a relevância do tema e levantar questões para uma agenda de pesquisa sensível às mobilidades imaginativas que definem um certo cardápio de representações sobre as cidades brasileiras, latino-americanas e do chamado Sul Global. Em coro com uma literatura multidisciplinar que vem se firmando nos últimos anos, apostamos que os subúrbios cariocas e seus modos de vida, pela polissemia que abrigam, são um "caso bom para pensar" (cf. OLIVEIRA; FERNANDES, 2010; SANTOS, MATTOSO; GUILHON (ORGS.), 2019; CARNEIRO; MATTOSO, 2023).

Ao analisar a circulação de imagens e imaginários em torno do "subúrbio carioca" - e levando a sério os seus efeitos para a vida comum (DRIVER, 2024) -, chamamos atenção para as dinâmicas de mobilidade de ideias, bens, pessoas e imagens que tornam possível a produção de identidades e alteridades, refletindo geografias imaginativas que orientam esses processos e suas epistemologias (FREIRE-MEDEIROS; NAME, 2019).

Ocupando um intervalo de seis décadas, os produtos audiovisuais que iremos analisar refletem um movimento de criação coletiva em contextos diversos de realização, aproximados pelas negociações que estabelecem com as representações sobre esse espaço e seus moradores. São eles: *A falecida* (1965), longa-metragem baseado na peça homônima de Nelson Rodrigues; *A Grande Família* (1972-1975 e 2001-2014), série televisiva com argumento original de Oduvaldo Vianna Filho e Armando Costa; e *Suburbia* (2012), minissérie de autoria de Luiz Fernando Carvalho e Paulo Lins. Produzidas em distintos momentos do período recente e agrupando gêneros dramáticos diversos, essas obras nos fazem pensar o percurso das representações e o efeito acumulativo que trazem para o sentido de "subúrbio" e "suburbano". Nosso argumento é que tais produções amplificam a dimensão alegórica da categoria subúrbio, revelando com maior ênfase as nuances exploradas sobre seus significados.

Primeiras impressões

As representações do "subúrbio" enquanto "conceito carioca"² se deram inicialmente por meio da imprensa e da literatura, que já na virada do século 19 ao 20 atribuíam sentidos particulares à categoria em paralelo às transformações da cidade. Ao analisar o papel da mídia na construção dessas representações, Bertamé destaca que, naquele período, "os Subúrbios são retratados na imprensa dentro de aspectos bastante ambíguos, caminhando entre o estigma da pobreza e a beleza de ser pitoresco" (2016, p. 56).

Entre o estigma e a beleza, a ambiguidade representacional dos subúrbios cariocas se faz uma marca do termo, presente em diferentes produtos culturais. Bertamé reconhece que, a partir do século 19, reportagens, charges e textos de opinião passam a manifestar uma percepção própria dos subúrbios cariocas, desviando da ideia de "periurbano" para a de espaço "ferroviário", sobreposto às noções de "popular" e "precário". Os primeiros anos do século 20 intensificaram esse uso particular do termo, acompanhando a urbanização dessas áreas e a consolidação de um perfil de ocupação a partir dos anos 1930 e 1940.

Ainda na virada do século, textos de Machado de Assis (SILVA, 2018; SILVA, 2014) e Lima Barreto (SCHWARCZ, 2017) refletem essas representações que circulam e consolidam o subúrbio enquanto categoria particular da cidade. Em *Memórias Póstumas de Brás Cubas*, publicado originalmente em 1881, Machado nos leva a um subúrbio que, pelo isolamento em relação aos bairros nobres da cidade, permite que Brás Cubas viva

um romance extraconjugal com sua amante Virgília. Duas décadas adiante, o subúrbio ganha centralidade em *Dom Casmurro*: é no bairro do Engenho Novo, retratado com melancolia, que Bentinho constroi a "Casas Velhas", que reproduz a moradia de sua infância na Rua Matacavalos e onde se desenrola boa parte de seu relacionamento de paixões e desconfianças com Capitu. Como bem observa Adriana Carvalho Silva (2014, p.8), o romance "nos revela um subúrbio anterior às reformas urbanas do século XX, o subúrbio das chácaras e sítios, do Jockey Club, da estação de trem (...), de projetos de *boulevares* e de bairros operários".

Já Lima Barreto explora em romances como *Clara dos Anjos*, de 1922, a diferença entre os subúrbios e a região central da cidade, com ênfase à condição de personalidade que caracteriza a primeira em relação à última. Cassi Jones, o malandro sedutor do bairro do Méier, se percebe incomodado com o anonimato que encontra ao percorrer as ruas do centro. Afirmo o autor que o personagem não se sente da mesma forma nas duas áreas: "A sensação era que estava numa cidade estranha. No subúrbio, tinha os seus ódios e os seus amores [...] e sua fama de violeiro percorria todo ele, e, em qualquer parte, era apontado; no subúrbio, enfim, ele tinha personalidade". Ao contrário, "(...) ali, sobretudo do Campo de Santana para baixo, o que era ele? Não era nada. Onde acabam os trilhos da Central, acaba a sua fama e o seu valimento" (BARRETO, 1922[1995], p.143).

A partir da segunda metade do século 20, imaginários sobre o subúrbio passam a circular em filmes e programas televisivos, multiplicando os meios de circulação e fixação de estereótipos em torno das suas paisagens e condições de vida. Parte desse repertório emerge de textos literários, formando conexões entre essas possibilidades imaginativas.

A despeito de filmes estrangeiros terem a cidade como cenário desde os anos 1920,³ os subúrbios chegam às telas exclusivamente em produções nacionais e apenas algumas décadas depois. Em 1957, Nelson Pereira dos Santos lança *Rio, Zona Norte*, estabelecendo uma relação entre o imaginário cinematográfico do Rio de Janeiro e esses espaços e inaugurando o subúrbio enquanto cenário fílmico. Entrelaçado a outros elementos icônicos como o samba, o trem, elemento de identificação na literatura sobre os subúrbios, já ocupa aqui o papel significativo e multifacetado que assumirá em produções audiovisuais posteriores. Na trama, Espírito da Luz Cardoso, talentoso porém desconhecido compositor, tenta a sorte em uma indústria da música que vai se expandindo graças aos novos meios de comunicação de massas. Assim como no caso dos outros moradores da Zona Norte, para Espírito o trem é o meio que o conecta ao centro da cidade, onde se concentram as oportunidades de sucesso e ascensão

social. Ferramenta narrativa e estética, a partir do trem são produzidas cenas de um subúrbio supostamente autêntico. Em seu interior desenrolam-se tanto os momentos de introspecção da personagem interpretada por Grande Otelo, quanto as interações que expõem a audiência ao que seria característico de um certo *jeito de ser suburbano*. Sua morte nos trilhos do trem é altamente simbólica: se, no início da narrativa, o trem era não apenas meio de mobilidade física, mas também de mobilidade social, ao final é o agente do seu trágico fim.

Outra obra do mesmo diretor, *Boca de Ouro*, de 1963, é o primeiro trabalho de Nelson Rodrigues transformado em filme. Jornalista e escritor de peças teatrais, foi importante autor das representações sobre o Rio de Janeiro nos palcos e no audiovisual, contribuindo com cenários e personagens suburbanos em muitas de suas obras. Em diálogo com o crítico Sábato Magaldi, o próprio autor classificou sua produção entre peças psicológicas, peças míticas e tragédias cariocas, estas últimas reunindo textos com elementos trágicos encenados em um espaço urbano definido, o Rio de Janeiro.

Várias das tragédias cariocas rodrigueanas exploram o subúrbio da cidade como superfície e submundo, lócus de frustrações e sonhos interrompidos. Ao todo são oito trabalhos produzidos entre os anos 1950 e 1960⁴, resultados e desdobramentos das colunas de contos e crônicas *A vida como ela é...* (1950), publicadas no jornal Última Hora, e *Pouco amor não é amor* (1953), no semanário Flan. Esses foram espaços de experimentação para a construção de personagens e roteiros que tinham por base o cotidiano da cidade, desenroladas em desfortunas que envolviam seus ordinários moradores.

Nas páginas de Nelson Rodrigues, o subúrbio é um microcosmo narrativo para a fatalidade humana, no qual são explorados temas universais como a moralidade hipócrita, a corrupção do caráter e a repressão sexual (especialmente das mulheres). Mas o subúrbio de Rodrigues é também berço e palco de uma cultura popular que prestigia, com paixões equivalentes, o catolicismo popular e o futebol. No período, suas peças são procuradas por cineastas interessados na crítica aos valores burgueses através da estética realista, em diálogo com diretores estrangeiros.

Dirigido por Leo Hirszman, *A falecida*, de 1965, baseado na peça homônima de Rodrigues, se faz valer da fotografia em preto e branco para reforçar a sensação de melancolia e decadência, monotonia e opressão, elementos frequentemente associados aos subúrbios na obra de Nelson Rodrigues. Tal como *Rio, Zona Norte*, a narrativa alimenta a estética suburbana por meio da passagem dos trens como forte elemento visual e conector de trajetórias que nos cabe acompanhar. O filme abre com a imagem

de um casarão colonial antigo, ladeado pela linha ferroviária e animado pelo trânsito da locomotiva. Logo sabemos que ali vive uma discreta cartomante, procurada pela personagem Zulmira, interpretada por Fernanda Montenegro. Assim como o protagonista do filme de Pereira dos Santos, Zulmira também cultiva sonhos de ascensão e reconhecimento social, ainda que isso possa ser alcançado literalmente no dia de sua morte: um funeral digno, luxuoso e o mais diferente possível dos rituais diários que vive é a sua maior obsessão. Esse desejo representa a busca por validação e *status* social, comuns entre os personagens rodrigueanos do subúrbio.

Apesar da presença constante do trem, personagens suburbanas não revelam a mesma densidade dramatúrgica nos filmes desse período. Em *Rio, Zona Norte*, o subúrbio é encenado como espaço de encontro entre Espírito da Luz, sambista e morador da favela, e Moacir, músico de classe-média da Zona Sul. *Boca de Ouro*, por sua vez, apresenta Madureira como território controlado por um bicheiro ostentador e cruel, e para onde o jornalista Caveirinha - assim nós como leitores-espectadores - precisamos ir a fim de conhecer a história do homem de sorriso dourado. *A falecida*, por sua vez, explora de forma central a vida de moradores comuns, em meio a rotinas desgastantes e monótonas. Acompanhamos de perto os dias que se passam na vida de Zulmira após trair o marido Toninho e ser flagrada pela prima e vizinha durante um passeio no centro da cidade. O contraste entre a vida no subúrbio e o movimento do centro se expressa na conduta imoral da personagem, que frui na região central enquanto lugar de aspirações e desejos realizados, fora dos limites de sua realidade suburbana. Neste caso, a presença de Zulmira naquele espaço levanta suspeitas.

O contexto da produção fílmica da obra rodrigueana em parte explica o interesse sobre os suburbanos para além de (mas também) uma paisagem da cidade. A popularização da televisão a partir de meados dos anos 1960 redefine expectativas e alcances dessa produção audiovisual, acompanhando tendências internacionais de criação de imagens do cidadão médio, sob a ótica de dramas realistas. Na próxima seção apresentamos outro momento da representação suburbana no audiovisual do Rio de Janeiro, marcado por visões otimistas acerca dos seus viventes na condição de representantes do brasileiro "típico".





Figuras 1 e 2: A monotonia suburbana na passagem do trem. Fonte: *A Falecida* (1965).

Figura 3: Na página seguinte, os trilhos que levam à Zona Norte marcam o desfecho da vida do sambista. Fonte: *Rio, Zona Norte* (1957).



Imaginando o “típico suburbano”

A televisão, como tecnologia e suporte de uma forma específica de linguagem, facilita “viagens imaginativas” que levam espectadores do sofá da sala a lugares e eventos tanto familiares quanto exóticos, forjando molduras interpretativas sobre localidades e culturas. É nesse sentido que Urry (2008) posiciona a televisão como parte integrante das redes complexas de mobilidades que caracterizam as sociedades contemporâneas, dando destaque para sua capacidade cotidiana e doméstica de mediar experiências de tempo e espaço, contribuindo para a interconexão entre contextos locais e globais.

Como demonstra uma vasta literatura, a ditadura militar (1964-1985) e a expansão da televisão brasileira estiveram diretamente vinculadas (ORTIZ, 1988; SODRÉ, 2001, entre outros). O projeto de controle e integração nacional promovido pelo regime autoritário foi se tornando mais e mais dependente do potencial da televisão como instrumento de propaganda e coesão ideológica, levando ao fomento estatal do crescimento das grandes redes de comunicação. Nesse contexto, a Rede Globo consolidou-se como o principal meio de disseminação de conteúdo e plataforma de difusão cultural. Tem-se a emergência de programas televisivos que retratam a vida e os modos da “família comum”, já experimentados com sucesso na teledramaturgia dos Estados Unidos e Europa, repercutindo por efeito no contexto brasileiro e de outros países latino-americanos.

A Grande Família é certamente a produção audiovisual de maior alcance e longevidade acerca dos suburbanos do Rio de Janeiro. Em episódios semanais, o programa foi ao ar pela Rede Globo entre 1972 e 1975, inaugurando o gênero comédia de situação⁵ na televisão brasileira. A série é inspirada em produções da televisão inglesa e estadunidense exibidas no período, como *All in the Family*, da CBS, de 1971, e *Till Death Do Us Apart*, da BBC em 1965, com o mote de representar as famílias "comuns" desses países. Tal como lá, no nosso caso *A Grande Família* projetou nos Silva e no subúrbio do Rio de Janeiro uma imagem "tipicamente brasileira".

No primeiro ano da série, a família Silva é retratada de forma próxima às classes médias: Lineu, o patriarca, é servidor público e veterinário, enquanto um dos filhos estuda Medicina. Após seis episódios no ar e uma série de críticas da audiência à falta de identificação com a trama, a emissora fez ajustes a fim de tornar seus personagens mais populares, contratando Oduvaldo Vianna Filho, o Vianinha, e Armando Costa, para a criação do roteiro original da série. Sobre essas modificações, reflete a pesquisadora Roberta Silva:

A partir de Vianinha, os episódios mencionam a mudança para o Jardim Bela Vista, bairro fictício de subúrbio. A dúvida é se tal bairro era do Rio de Janeiro ou de São Paulo. Não encontrei fontes suficientes que esclarecessem o local. Como vinham de Copacabana, supus que se localizasse no Rio, porém, uma reportagem acerca da estreia do *remake* do programa indica que a primeira versão se passava em São Paulo. De todo modo, ambas as cidades eram importantes metrópoles brasileiras, apresentando hábitos em comum (SILVA, 2015, p. 5).

Na trama original, a mobilidade residencial da família repercute a mobilidade social que experimentam, rumo ao empobrecimento. A mudança de endereço impacta na forma de viver do núcleo: Floriano, o avô, passa a dormir no sofá da sala da nova casa, o que se torna parte do incômodo dos personagens e do humor da história. Nas condições possíveis do momento político, Vianinha e redatores da série utilizaram da comédia para fazer críticas ao "milagre econômico" do período, que levou ao crescimento da renda sem repercussão à distribuição e desconcentração desses recursos.



Figuras 4 e 5: A Grande Família, unida e empobrecida dos anos 1970.
 Fonte: A Grande Família.

A série reflete a relação que a emissora televisiva estabeleceu entre os governantes da época e sua equipe de criadores e redatores. "Dos meus comunistas cuido eu", afirmou de forma célebre Roberto Marinho, fundador e administrador da empresa. Assim como outras produções, *A Grande Família* se fez possível pela aproximação entre artistas de esquerda e a Rede Globo, em momento de tensão pelo incremento de mecanismos de repressão e censura por parte da ditadura em vigência. Oduvaldo Vianna Filho, Armando Costa e Roberto Pontes, redatores da primeira versão, tinham origem e relação com instituições de esquerda e o próprio Partido Comunista Brasileiro, ao passo em que a emissora havia sido criada apenas três anos antes da estreia da série. Tal aproximação tem sido lida como cooptação, por um lado, e estratégia de difusão de valores por outro (SILVA, 2015). Seja como for, a narrativa de *A Grande Família* ressalta os laços de solidariedade que envolvem seus personagens, em um contexto externo adverso e de ameaça ao bem-estar de suas rotinas.

A primeira versão de *A Grande Família* teve sucesso no retrato bem-humorado e realista da família Silva enquanto "tipicamente brasileira". As desventuras da rotina desses personagens fazem conexões e alimentam as representações do subúrbio carioca, ainda que sem os mesmos signos e sentidos analisados na seção anterior. Se nos dramas e tragédias dos anos 1950 e 1960 a paisagem urbana - e a passagem dos trens - era elemento fortemente explorado a fim de caracterizar o espaço, na comédia de costumes da década de 1970 o subúrbio deixa de ser dimensionado nesses termos em privilégio à caracterização do termo por meio dos seus próprios moradores.

Nesse âmbito, Vianinha, Costa e redatores da série reforçaram a imagem dos subúrbios enquanto lugar dos pobres - e não dos miseráveis -, dos trabalhadores - e não dos pedintes -, que também são solidários entre si nos vínculos primários e secundários de sociabilidade. Em momento de busca por maior representação entre produções televisivas e sua audiência, a categoria subúrbio comunicou desejos, expectativas e ideais acerca do que seja o sujeito "médio", no limite o "suburbano típico" tomado como metonímia do "povo brasileiro": urbanizado, de classe média baixa, levando a vida sob condições modestas de moradia. Além disso, o programa televisivo optou por apresentar os suburbanos enquanto família branca, sem a presença e participação de personagens negros.

Você também tem
que fazer parte desta
família bem brasileira.



Hoje, 9 da noite:

A GRANDE FAMÍLIA

Toda semana uma história completa.



Figura 6: Uma família bem brasileira. Fonte: TV Time.⁶

A série foi encerrada em 1975 por conta da morte de Vianinha, mas revivida em episódio especial de Natal em 1987. A partir de 2001, um *remake* da nova versão do programa foi produzido e se tornou um sucesso, permanecendo no ar até 2014. Na busca por encenar a família comum, a série se revelou um sucesso com repercussão de longa duração. Nesse aspecto, o quase monopólio da emissora Globo sobre a cobertura televisiva do país repercutiu no alcance e sucesso dessa produção, refletindo no imaginário a indexação da família suburbana enquanto tipicamente brasileira.

Na próxima seção chegamos às representações dos subúrbios cariocas na atualidade, reconhecendo novas perspectivas e agentes dessa produção imaginativa, combinada às permanências e revivências de imagens estabelecidas.

Velhos e novos subúrbios cariocas

Nos anos 1990, Nelson Rodrigues foi lembrado e de certa forma consagrado por um conjunto de lançamentos e produções que o alçaram ao mais alto panteão da literatura e dramaturgia nacionais. A biografia *O anjo pornográfico*, assinada pelo renomado jornalista Ruy Castro e lançada em 1992, foi seguida pela reedição de uma coletânea de crônicas e a produção da série de 40 episódios de "A vida como ela é", exibida no programa dominical Fantástico, da Rede Globo, entre 1996 e 1997.⁷

Na década seguinte, outros enquadramentos recorrem a leituras mais otimistas sobre os subúrbios cariocas e seus habitantes. A retomada de trabalhos do Vianinha ilustra esse novo momento da produção cultural, atravessada por um cenário político mais progressista, simbolizado pela eleição presidencial de Lula, líder sindical e criador do Partido dos Trabalhadores, em sua quarta tentativa no pleito de 2002.

É nesse período que *A Grande Família* retoma a programação da Rede Globo, depois de mais de 25 anos desde a sua primeira versão. Entre 2001 e 2014 a série exibiu 14 temporadas, reunindo ao todo mais de 500 episódios. Por ocasião da estreia, foi notícia se tratar de uma adaptação dos anos 1970, "mas agora a história ocorre em um típico subúrbio carioca".⁸

Ainda que o casal que constitui a família seja composto por um profissional de ensino superior (Lineu é veterinário) e uma esposa que não precisa trabalhar (Nenê é "dona de casa"), assim como na primeira versão do programa, os Silva seguem representados como sujeitos em condições modestas. Em um dos primeiros episódios, somos apre-

sentados à geladeira velha que precisa ser trocada, mas há tempos a decisão é adiada por falta de recursos. A despeito da restrição orçamentária, os Silva contam com casa, carro e recursos domésticos básicos das camadas médias, além de uma forte rede de apoio e solidariedade entre si e os vizinhos - o que caracteriza sua experiência de vida, apesar dos conflitos que movimentam suas histórias.

Em diferença entre as duas versões do programa, sai da trama mais recente Mario, o filho primogênito do casal, estudante de medicina, jovem crítico e questionador das regras sociais. Por outro lado, acompanhando o episódio especial lançado em 1987, Agostinho Carrara deixa de ser namorado e passa a ser marido de Bebel, também filha do casal principal. Agostinho é um homem jovem em idade produtiva, caracterizado pela resistência à disciplina do trabalho. Em alguns estudos, o personagem é considerado um epítome do "malandro", figura recorrente do imaginário relacionada ao carioca e ao brasileiro, ainda que com raízes na ideia do "pícaro", personagem da cultura moderna ibérica que teria surgido na idade antiga (MARINHO, 2011; FRANÇA, 2012). No encadeamento metonímico em torno do subúrbio e seus viventes, a figura do Agostinho e sua caracterização operam como símbolos dessa alegoria, em analogia a projeções sobre o que seria um "brasileiro típico" e, em linhas gerais, um "rapaz latino-americano".

Além disso, outra diferença entre as duas versões está na escolha de uma estética *kitsch* como marca da cenografia e vestuário da trama, que nas primeiras temporadas do *remake* tem a casa da família como cenário exclusivo. Por conta disso, a série foi caracterizada por elementos estéticos próprios, ao exemplo da jarra de suco em formato de abacaxi e das roupas de cores e estampas fortes de alguns de seus personagens. A seleção desses elementos repercute na linguagem cômica da trama, em reforço às representações do suburbano como figura "cafona" da cidade, alheio aos gostos e às normas de comportamento consideradas civilizadas.

Nesses termos, a segunda fase de *A Grande Família* fomenta a imagem do suburbano como cidadão não-moderno, ao menos não tão moderno como aqueles que vivem nas áreas centrais e litorâneas. Outras produções audiovisuais acompanham esse imaginário, alimentando um filão de comédias nacionais da atualidade.

Pela composição particular entre escalas e signos, *A Grande Família* e seus personagens produzem e comunicam sentidos difusos acerca de papéis e posições sociais, colaborando com a produção de representações em torno da cidade e seus moradores. Ao mesmo tempo, põe em circulação reflexões sobre a identidade brasileira, carregando investimentos simbólicos sobre o que seria tipicamente nacional.



Figuras 7 e 8: A estética kitsch do vestuário e da decoração.
 Fonte: A Grande Família.

A partir de 2010, outras formas de imaginar os subúrbios cariocas ganham espaço, em especial questionando os estereótipos estabelecidos e promovendo outras narrativas sobre o subúrbio e os suburbanos. Ganha relevância o debate sobre a dimensão racial e o lugar da população negra na composição imaginativa do subúrbio do Rio de Janeiro. A maior produção e circulação dessa forma de representação sobre a cidade e seus moradores converge com o debate público acumulado nos anos 2000 e 2010, caracterizado por medidas de revisão sobre as políticas de acesso à educação e ao mercado de trabalho,¹⁰ além da inserção do ensino de história e cultura afro-brasileira no curso dos anos escolares.¹¹

Suburbia, minissérie escrita por Paulo Lins e Luiz Fernando de Carvalho e dirigida por este último, foi exibida pela Rede Globo no ano de 2012. Paulo Lins alcançou notoriedade por *Cidade de Deus*, romance em que ficcionaliza suas experiências como morador da localidade. O livro de Lins foi inspiração para o filme homônimo, sucesso internacional de 2002 e que ajudou a consagrar a favela carioca como referência de brasilidade no imaginário internacional. Já Luiz Fernando Carvalho é reconhecido diretor, referência no trabalho de direção de arte e na estética cinematográfica que adota nas obras de teledramaturgia.

Exibida em oito episódios, *Suburbia* conta a história de Conceição, interpretada pela atriz Erika Januza. Ainda criança, ela migra da zona rural mineira para o Rio de Janeiro depois de perder a família de forma violenta. Enquanto se torna adulta, a jovem de pele retinta vive momentos de exploração e assédio, até que uma calorosa família negra do subúrbio a acolhe. A partir daí Conceição reconstitui um lar e se descobre exímia dançarina de *funk*, coroada "rainha do baile". Um empresário a contrata e a batiza com um nome artístico: Suburbia. Figura de resiliência, moldada pelas relações de afeto e conflito que encontra em sua nova comunidade, nossa jovem heroína se apaixona e encontra inimigos, vence desafios e ao final alcança a felicidade pela qual batalhou no curso da trama.

A história de Conceição/*Suburbia* em alguns pontos repete narrativas sobre os suburbanos desenvolvidas em outras produções audiovisuais. Um dos pontos mais explícitos é a representação da família suburbana como numerosa e acolhedora, a despeito das intrigas e desavenças que envolvem seus integrantes. Na trama, parentes e agregados se unem a fim de proteger Conceição das ameaças que a cercam, superando diferenças pessoais que apresentam entre si. Outra marca do imaginário suburbano está na estética que abusa de cores saturadas e do forte trabalho de iluminação, dos



detalhes cênicos e da atenção minuciosa às ruas, casas e vielas que predominam nos cenários do subúrbio. Milena Paiva (2014, p. 9) considera em seu estudo que

Luiz Fernando Carvalho optou por retratar um subúrbio colorido e iluminado, com ar bucólico, que se expressa na paleta de cores e nas escolhas estéticas adotadas pela Direção de Fotografia e pela Direção de Arte da minissérie, definindo uma nova atmosfera [...]. A paleta de cores marcada por tons pastéis convida o espectador a visitar um novo espaço, sob o olhar deslumbrado da protagonista. A casa da família de Vera materializa este subúrbio idealizado e acolhedor, que se tornará futuramente um lar para a protagonista. Casa grande, com quintal, crianças correndo e se divertindo, e a família reunida em volta da mesa farta.

Além da apreensão estética do subúrbio *kitsch* e colorido, em diálogo com a representação de *A Grande Família*, mais uma relação próxima merece ser estabelecida de forma direta entre *Suburbia* e outra produção já apresentada: tanto na série de 2012 quanto no filme *Rio, Zona Norte*, de 1957, as figuras protagonistas são negras e artistas, ligadas à música na condição de, respectivamente, dançarina (de funk) e compositor (de samba). As histórias de Conceição e Espírito da Luz são atravessadas pelo interesse na profissionalização de suas práticas, igualmente vividas sob receios e riscos da iniciativa. Como metáfora, ambas as produções colocam em questão a relação desconfiada, injusta e desigual entre os suburbanos e os cidadãos das áreas centrais e valorizadas da metrópole, representando conflitos urbanos sob a chave dos grupos raciais (negros x brancos) e classes sociais (pobres x ricos).

Além disso, e talvez por isso, as produções que retratam os suburbanos enquanto negros são também as únicas que encenam a favela na narrativa sobre o espaço. No filme de Pereira dos Santos, o protagonista mora em uma favela da zona norte, ou seja, uma favela suburbana, sobrepondo as representações em torno das duas categorias (favela e subúrbio). Já na série televisiva, Conceição conhece a favela como lugar de atuação de narcotraficantes, em particular quando seu namorado se “envolve” com essa atividade, a afastando do amor por decisão própria. Nesse sentido, *Suburbia* rejeita a favela a partir dos desencontros entre Conceição e seu amado.

O corpo de Conceição e o subúrbio são inseparáveis, ambos atravessando significativas transformações. A arquitetura suburbana, com suas construções improvisadas e fragmentadas, dialoga com o corpo ainda em processo de formação e autoconhecimento da protagonista. Essa relação cênica e simbólica é um dos pilares da narrativa visual da série, onde o bairro e o corpo são campos de luta, resistência e identidade. A direção investe em planos longos e contemplativos que destacam a cumplicidade entre a mulher e o ambiente, seja nos momentos de silêncio em que Conceição caminha pelas ruas ou quando sua dança se torna um meio de liberdade e autoexpressão que contrasta com as limitações impostas por uma certa moralidade suburbana.

Assim, *Suburbia* amplia o repertório imaginativo dos subúrbios cariocas, reforçando sua dimensão racial e apresentando um elenco primordialmente negro - o negro enquanto suburbano. Na composição dessa representação *afro-suburbana*, elementos da cultura popular são encenados em personagens e núcleos da trama: a casa com quintal, o baile *funk*, a quadra da escola de samba, a rua de bicicletas e pipas e a igreja evangélica formam a paisagem na qual acompanhamos Conceição e sua nova família nessa aventura, marcada por muitos desafios e emoções. Frente a um subúrbio conectado com a metrópole e o mundo, persiste nessa produção alguns ideais a respeito do que sejam esses moradores e os seus hábitos sociais, inscritos em gostos e modos de vida particulares, dissonantes a outros personagens urbanos.

Ainda sobre a minissérie, vale ir além dos episódios e considerar as discussões e debates promovidos para pesquisa e divulgação na época. No ano seguinte à exibição de *Suburbia*, foi lançado o Caderno Globo Universidade, reunindo resultados de um seminário realizado no Rio de Janeiro e em São Paulo no momento em que os episódios iam ao ar (GLOBO, 2013). Com textos de algumas dessas apresentações, entrevistas com o diretor e depoimentos de atrizes e atores, a publicação reúne um bom trabalho editorial, em diálogo com a qualidade estética dedicada à série.

Textos de pesquisadores como Regina Novaes e Luiz Eduardo Soares se debruçam sobre a proposta de *Suburbia* e analisam relações que aproximam a ficção de temas e problemas urbanos da atualidade. Novaes, por um lado, reflete sobre a categoria à luz da trajetória de jovens negros das cidades brasileiras. A antropóloga considera que a valorização do subúrbio se desdobra dos usos de termos como favela e periferia, que passam de estigmas a motivos de orgulho, consagrando até mesmo vertentes de produção artística e cultural. Enquanto isso, Soares exalta na minissérie sua estética e as conexões que estabelece com outros espaços e sonhos de cidade: "Quando as cores do





subúrbio carioca entram em cena pela primeira vez, no primeiro episódio de *Suburbia*, a luz comove antes que se diga uma palavra, derramando Áfricas e Mississippis imemoriais em nossa mais remota sensibilidade" (SOARES, 2013, p. 42). Inserindo o subúrbio carioca em um conjunto de lugares negros internacionalmente reconhecidos, como África e Mississippi, o pesquisador elogia o trabalho artístico de Carvalho, do qual se permite fabular a cidade em contraste aos modos considerados negativos da experiência urbana. Assim, Soares continua: "[Suburbia] Parece triunfar a fantasia de uma civilização fraterna e livre nos trópicos, regida por Eros, no embalo de todos os ritmos e sons, credos e cores. Civilização idealizada da qual sabemos pouco na vida real, embora sua imagem nos interpele". Entre a idealização e o desconhecimento, uma certeza Soares afirma, este subúrbio é diferente: "Se os subúrbios norte-americanos encenaram o paraíso da classe média, que calculava a felicidade pela métrica fetichista do consumo, os subúrbios cariocas armam palcos para múltiplas utopias, das mais torpes e redundantes às mais belas e generosas" (SOARES, 2013, p. 42).

Como alegoria da metrópole fluminense, o subúrbio tem persistido nas produções audiovisuais, refletindo consistência e versatilidade nas formas de uso que acumula nas últimas décadas. Prova disso é a presença que ocupa em diferentes gêneros narrativos; da comédia à tragédia, o subúrbio serve de cenário para dramas, epopeias e pequenas tramas do cotidiano. No trabalho de vários autores e produtores, a categoria converge melancolia e monotonia, ao mesmo tempo articulando o que há de espontâneo, afetivo e pessoal na experiência de viver na cidade do Rio de Janeiro. Sob diversas possibilidades, o Rio tem inventado o seu próprio subúrbio.

Figuras 9 e 10: *Suburbia* e os suburbanos: uma grande família negra.

Fonte: Carvalho¹² e *Suburbia* (2012).

Considerações finais

Levando em conta que já se vão 100 anos desde os primeiros filmes realizados no Rio de Janeiro, certas dimensões imaginativas decantam como características do imaginário cinematográfico sobre a cidade. Como discutido por uma de nós (FREIRE-MEDEIROS, 2005), os filmes feitos pelo olhar estrangeiro deram destaque à exuberância natural que envolve a civilização moderna, encenando o Rio a partir da zona sul e de sua paisagem marcada por montanhas, praias, florestas e edificações sofisticadas segundo os parâmetros eurocêntricos. Nas últimas décadas, as favelas – especialmente aquelas com vista para o mar – se revelam às lentes ao despontar outras percepções exotizantes sobre o Brasil, figuradas na cidade do Rio através da violência urbana e de outros signos da desigualdade social (FREIRE-MEDEIROS, 2012).

Neste quadro, os subúrbios não são vistos no “Rio de Janeiro que Hollywood inventou”, permanecendo de fora do olhar que exotiza a cidade e seus costumes a partir de grades interpretativas referidas a alteridades exotizantes. Ao invés disso, a categoria subúrbio tem servido de ilustração a alteridades que operam na escala da cidade e da nação brasileira, se atualizando por décadas em produções audiovisuais criadas por brasileiros. Enquanto alegoria urbana, o subúrbio carioca comunica sentidos de “nós” sobre nós mesmos, ainda que com arranjos variados na construção dessa identidade. Dessa maneira, a categoria se faz ausente em produções estrangeiras por não estar segmentada em bases radicais acerca do “outro” da cidade, ou do país. O subúrbio e o suburbano têm se posicionado, portanto, na condição de “alteridade próxima”, na acepção que antropologia brasileira também tem se ocupado, em diferença às antropologias das “alteridades distantes”, promovidas com maior destaque em países desenvolvidos (PEIRANO, 1999, 2000)

Reservadas as especificidades de cada campo, aproximamos as produções audiovisuais das ciências sociais – em particular da Antropologia – na condição de que ambas produzem com privilégio os relatos e narrativas que organizam a percepção da realidade pela valorização das experiências de deslocamento físico e simbólico. A construção de subjetividades e alteridades constitui formas de fazer e representar tais possibilidades, articuladas de modo estreito à construção nacional e da nacionalidade, como bem aponta a antropóloga Mariza Peirano. No caso da nossa antropologia – e também da nossa produção audiovisual, arriscamos dizer “(...) paradoxalmente, quando procuramos essa alteridade, muitas vezes acabamos por encontrar uma suposta (e talvez, de forma inconsciente, desejável) “singularidade brasileira” (PEIRANO, 2000, p. 229).

Revisando a produção das ciências sociais sobre os subúrbios do Rio de Janeiro entre as décadas de 1970 e 2010, Guimarães e Davies (2018) avaliam que essas pesquisas "(...) se valeram de diferentes alegorias para suscitar nos leitores outras imagens e significados", deixando à mostra "(...) a persistência e a plasticidade da ideia de subúrbio carioca frente aos variados contextos discursivos e às diversas perspectivas teóricas e estratégias retóricas" (op. cit., p. 471).

Ao tomar a institucionalização das ciências sociais enquanto parte do próprio processo político de *nation building* brasileiro (cf. PEIRANO, 1999, p. 242), a autora nos inspira a pensar as mobilidades imaginativas que operam para a construção de imagens que perfazem narrativas literárias e obras audiovisuais a fim de definir o nacional, em particular aquelas que envolvem as cidades e seus habitantes. Se desdobrarmos parte da análise de Peirano, o subúrbio carioca transita apenas em parte do diálogo triangular que estrutura a circulação da produção das ciências sociais - e por que não, do audiovisual: a comunidade internacional de especialistas, as tradições de conhecimento local e os sujeitos da pesquisa. Nesse jogo, os subúrbios se revelam alteridades compreendidas de forma restrita em nível nacional, ao alcance dos sujeitos envolvidos nesse trabalho, mas que se distanciam das linguagens e referências do contexto especializado internacional.

Apesar da primeira obra cinematográfica ambientada no subúrbio só ter sido realizada em 1957, nos últimos anos esse espaço e imaginário tem despontado como cenário requisitado da cidade que já é a mais filmada do país. Em 2023 o Rio de Janeiro contou com mais diárias de filmagem do que Paris, e Marechal Hermes foi o terceiro bairro mais gravado da cidade, perdendo apenas para Centro e Flamengo. A Penha também foi destaque, servindo à gravação de ao menos cinco séries no mesmo ano, de acordo com a reportagem (RIBEIRO, 2024).

No debate intelectual sobre imaginários e imaginações sociais, tem sido constante a discussão em torno do papel desses fenômenos para a construção da(s) "realidade(s)", em defesa da importância do tema para que se possa, como afirma Salazar (2020), "ver a floresta por causa das árvores" [*seeing the forest for the trees*, no subtítulo do artigo]. Acompanhar usos e sentidos da categoria subúrbio carioca através da produção audiovisual revela caminhos de compreensão sobre as representações do urbano em curso, em diálogo com subjetividades e alteridades estabelecidas e atualizadas em diferentes escalas.



Enquanto alegoria da cidade, o subúrbio segue dando forma e imagem às diferenças que constituem a identidade carioca e também nacional, pensada e produzida em um jogo especular protagonizado por brasileiros. Ao serem postos em circulação, os signos dessa alegoria seguem em disputa na composição do termo, deslizando entre gêneros e sentidos variados e acompanhando contextos de interlocução em níveis diversos. As mobilidades imaginativas que envolvem a categoria são resultadas dessas dinâmicas, que seguem em curso pelas mãos não só de cientistas sociais e cineastas, mas também produtores culturais, artistas e ativistas.

Notas

1 Desde 2023, o projeto Observatório do Turismo nos Subúrbios Cariocas, coordenado pelo Professor Frank Andrew Davies, tem feito esse trabalho em equipe com bolsistas de graduação e pós-graduação, alcançando até o momento mais de cinquenta obras audiovisuais referidas ao contexto suburbano da metrópole fluminense. Essas produções se estendem de 1957 até a atualidade e serão analisadas em próximos escritos oportunamente.

2 A geógrafa Maria Therezinha Segadas Soares, ainda em 1950, identificou sentidos locais à categoria subúrbio, recuperando escritos como o de Aureliano Portugal, que meio século antes também reconheciam o uso próprio do termo no caso do Rio de Janeiro. Para a autora, o “subúrbio carioca” carrega noções de “espaço, largueza”, “população pobre (...) apresentando um modo de vida particular”, “deslocamento (...) baseado predominante no transporte ferroviário” e “escassez de melhoramentos, o que dá à paisagem suburbana um aspecto de desconforto e desordem” (SOARES, [1950]1990, P. 124).

3 A primeira representação da cidade por produções hollywoodianas é *The Girl from Rio*, de 1927, que segundo Freire-Medeiros aborreceu o público brasileiro uma vez que “as personagens cariocas tinham nomes hispânicos e o Rio era apresentado como uma vila esquálida”. Considera a autora que “não havia, até então, nenhum interesse por parte de Hollywood ou do governo americano em produzir filmes que fossem elogiosos aos vizinhos do Sul” (FREIRE-MEDEIROS, 2005, p. 8)

4 Segundo Sábato, o ciclo de tragédias cariocas se inicia em 1953, com *A Falecida*, seguida por *Perdoa-me por me traíres* (1957), *Os sete gatinhos* (1958), *Boca de Ouro* (1959), *O beijo no asfalto* (1960), *Bonitinha, mas ordinária* (1962), *Toda nudez será castigada* (1965) e *A serpente* (1978).

5 Comédia de costumes ou comédia de situação, também conhecida por sitcom (abreviatura de situation comedy) é um gênero de programa televisivo em que personagens comuns se envolvem em tramas humoradas encenadas em ambientes e contextos reconhecíveis pela audiência.



6 TV Time. A Grande Família. Disponível em: <https://www.tvtime.com/pt-BR/show/337248>. Acesso: 01 ago. 2024.

7 Para o historiador Enio Vieira (2021), o ressurgimento da obra do autor no período se associa ao momento final de Guerra Fria e retração dos ideais da esquerda - o que também justificaria, no mesmo período, a valorização do trabalho de Gilberto Freyre.

8 KLEIN, Cristian. Remake de A Grande Família estréia hoje (29/03/2001). Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/ilustrad/fq2903200111.htm>. Acesso: 01/04/2024.

9 Outras produções do gênero são Tô Ryca (2016), de Pedro Antonio, Um suburbano sortudo (2016), de Roberto Santucci, Os farofeiros (2018), também de Roberto Santucci, e as séries Vai que cola (2013 -), Coração Suburbano (2022) e Os suburbanos (2015 - atual).

10 Desde o início do século XXI diferentes iniciativas movimentaram o debate das ações afirmativas no acesso ao ensino superior, se destacando a implementação do sistema de cotas raciais no âmbito da Universidade de Brasília e do Estado do Rio de Janeiro ainda em 2003, se ampliando como lei federal em 12.711, de 2012. Já no mercado de trabalho, a lei regulamentou a reserva de vagas em concursos públicos para pessoas negras em 12.990 de 2014.

11 No âmbito do ensino escolar, a lei 10.639 de 2003 obriga a oferta do conteúdo de ensino em história e cultura afro-brasileira e indígena.

12 CARVALHO, Luiz Fernando. Suburbia. Disponível em: <https://luizfernandocarvalho.com/projeto/suburbia/>. Acesso: 01/08/2024.

Referências

AZEVEDO, N. S. N. ; SCOFANO, R. G. (orgs.). **Introdução aos pensadores do imaginário**. Campinas: Alínea, 2018.

BARRETO, L. **Clara dos Anjos**. Rio de Janeiro: Klick Editora, (1922) 1995.

BERTAMÉ, R. **Rizomas Suburbanos**: possíveis ressignificações do topônimo subúrbio carioca através dos afetos. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2016.

CARNEIRO, S. de S. **Balão no céu, alegria na terra**: estudo sobre as representações e a organização social dos baloeiros. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Folclore/Funarte, 1982.

CARNEIRO, S. de S.; MATTOSO, R. (orgs.) **Subúrbios**: espaços plurais e múltiplos do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Autografia, 2023.

DRIVER, F. Geografias imaginativas. **Espaço e Cultura**, v. 1, n. 51, 2024.

FERNANDES, N da N. **O rapto ideológico da categoria subúrbio**: Rio de Janeiro (1858-1945). Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

FRANÇA, V. da S. Agostinho Carrara e a figura do malandro no seriado A Grande Família. **Trabalho de Conclusão de Curso** (Habilitação em Jornalismo): Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2012.

FREIRE-MEDEIROS, B. **O Rio de Janeiro que Hollywood inventou**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

- FREIRE-MEDEIROS, B. **Touring Poverty**. Londres/Nova York: Routledge, 2012.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; NAME, L. Epistemologia da laje. **Tempo Social**, v. 31, n. 1, 2019, pp. 153-172.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 123, p. 121-142, 2020.
- GLOBO. Subúrbios e identidades. **Caderno Globo Universidade**, v. 1, n. 2, 20123.
- GUIMARÃES, R. S.; DAVIES, F. A. Alegorias e deslocamentos do 'subúrbio carioca' nos estudos das Ciências Sociais (1970-2010). **Revista Sociologia e Antropologia**, v. 8, 2018.
- HANNAM, K.; SELLER, M.; URRY, J. Mobilities, Immobilities and Moorings. **Mobilities**, v. 1, 2006, p. 1-22.
- MARINHO, A. M. 'A Grande Família': as atrapalhadas da sociedade suburbana brasileira na televisão. **Trabalho de Conclusão de Curso** (Habilitação em Jornalismo): Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2011.
- O'DONNELL, J. G.; FREIRE-MEDEIROS, B. (orgs.). **Urban Latin America**: Images, Words, Flows and the Built Environment. New York: Routledge, 2018.
- OLIVEIRA, M. P.; FERNANDES, N. da N. (orgs.). **150 Anos de Subúrbio Carioca**. Rio de Janeiro: Lamparina, Faperj, EdUff, 2010.
- ORTIZ, R. **A Moderna Tradição Brasileira**: Cultura Brasileira e Indústria Cultural, 1988.
- PAIVA, M. L. Um olhar suburbano na visualidade televisiva: Direção de Arte e encenação na narrativa da minissérie Suburbia. In: **XXXVII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação**, 2014, Foz do Iguaçu. Comunicação: Guerra ; Paz, 2014.
- PEIRANO, M. Antropologia no Brasil (Alte-ridade Contextualizada). In: MICELI, S. (org.). **O Que Ler Na Ciência Social Brasileira (1970-1995)**. São Paulo: Editora Sumaré, 1999, p. 226-266.
- PEIRANO, M. A antropologia como ciência social no Brasil. **Etnográfica**, n. 4., v. 2, 2000.
- RIBEIRO, G. Rio supera Paris como uma das cidades mais filmadas no mundo; Marechal Hermes é o 3o bairro preferido e já virou Marechalwood. **O Globo**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2024/06/16/rio-supera-paris-como-uma-das-cidades-mais-filmadas-no-mundo-marechal-hermes-e-3o-bairro-preferido-e-ja-virou-marechalwood.ghtml>. Acesso 01 jun 2024.
- SALAZAR, N. On imagination and imaginaries, mobility and immobility: Seeing the forest for the trees. **Culture & Psychology**, v. 26, n. 4, pp. 768-777, 2020.
- SANTOS, J. J.; MATTOSO, R.; GUILHON, T. (orgs.). **Diálogos Suburbanos**: Identidades e Lugares na Construção da Cidade. Rio de Janeiro: Morula, 2019.
- SCHWARCZ, L. M. Da minha janela vejo o mundo passar: Lima Barreto, o centro e os subúrbios. **Estudos Avançados**, v. 31, n. 91, p. 123-142, set. 2017.
- SHELLER, M.; URRY, J. The New Mobilities Paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, n. 2, 2006, p. 207-226.
- SILVA, A. C. O subúrbio carioca em Dom Casmurro: o diálogo entre Geografia e Literatura como metodologia de ensino de Geografia. **Pesquisar** - revista de estudos e pesquisas em ensino de Geografia, v. 1, 2014, p. 5-25.
- SILVA, A. C. Vamos à história dos subúrbios: uma leitura espacial do romance Dom Casmurro, de Machado de Assis. **Revista Geografia, Literatura e Arte**, v. 1, 2018, p. 36-53.
- SILVA, R. A. **A Grande Família**: intelectuais de esquerda, Rede Globo e censura durante a Ditadura Militar (1973-1975). Dissertação (Mestrado em História) - Uni-

versidade Federal Fluminense. Niterói, 2015.

SOARES, L. E. Suburbia e a transcrição do subúrbio carioca. GLOBO. Subúrbios e identidades. **Caderno Globo Universidade**, v. 1, n. 2, 20123.

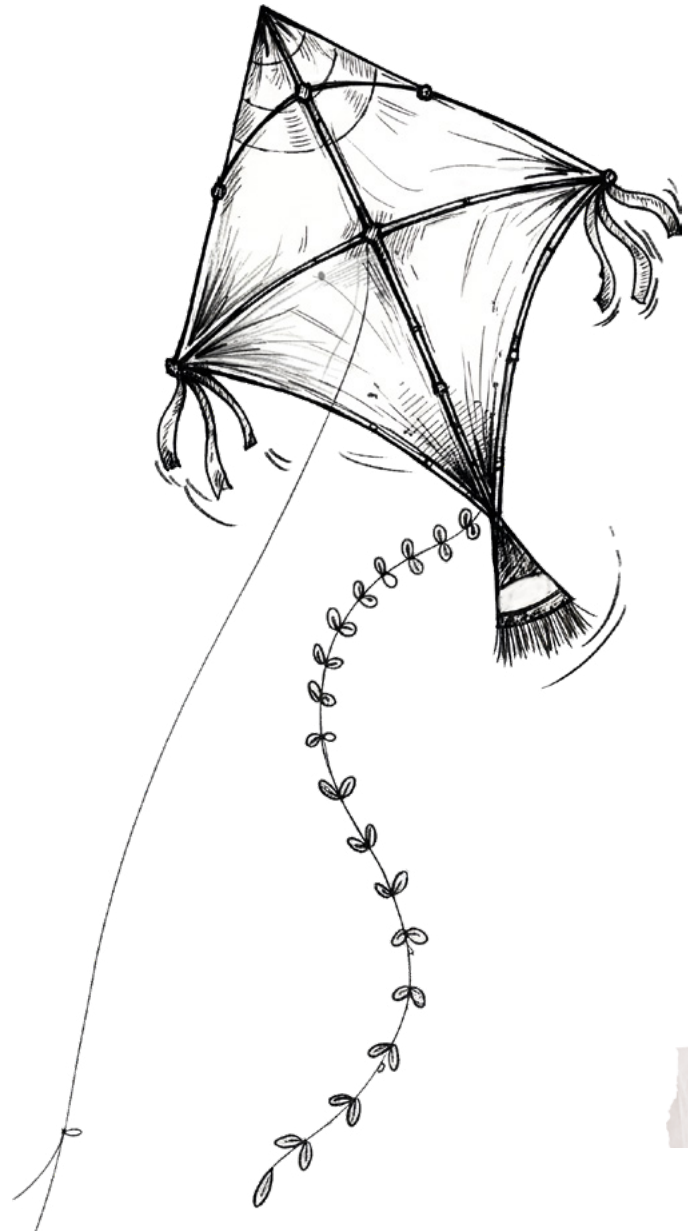
SOARES, M. T. de S. Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro. In: Bernardes, L. M.; Soares, M. T. de S. **Rio de Janeiro: cidade e região**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, (1958) 1990, p. 134-146.

SODRÉ, M. **A Máquina de Narciso**: Televisão, Indivíduo e Poder no Brasil, 2001.

URRY, J. Moving on the mobility turn. In: **Tracing mobilities**. Routledge, 2016. p. 13-23.

VELHO, G. **A utopia urbana**: um estudo de antropologia social. Rio de Janeiro: Zahar, 1989.

VIEIRA, E. Menos Nelson Rodrigues, Mais Vianinha. **Revista Bula** (05/09//2021). Disponível em: <https://www.revistabula.com/43822-menos-nelson-rodrigues-mais-vianinha/>. Acesso: 01 jun. 2024.



Performance e mobilização coletiva:

**“Chorar os Filhos” como resistência
radical contra a violência de Estado**



Talita Vasconcelos Brandão

Universidade Federal de Minas Gerais

**Camila Maciel Campolina
Alves Mantovani**

Universidade Federal de Minas Gerais

Performance e mobilização coletiva: “Chorar os Filhos” como resistência radical contra a violência de Estado

Resumo

Este artigo reflete acerca da performance “Chorar os Filhos” de Nina Caetano, apresentada no Festival Internacional de Teatro de Belo Horizonte em 2018, e sua vídeo-palestra-performance subsequente, “Queremos que o Estado pare de matar menino”, de 2022. Utilizando os conceitos de Judith Butler e Jacques Rancière, e depoimentos do site “Quando o luto é luta” de Rafaela Lima (2023), o texto tem como pano de fundo os tensionamentos de uma mobilidade vivida como uma promessa frustrada ou uma impossibilidade. Na medida em que a mobilidade está sempre em relação com imobilidades (SHELLER; URRY, 2008), que a sustentam ou a desafiam, a interrupção do fluxo urbano pela performance pode ser lida como uma forma de imobilidade estratégica, que força os sujeitos a parar, refletir e confrontar a violência de Estado. Ao abordar como a performance se constitui em um espaço de resistência e renovação na coletividade das mães, buscamos refletir sobre novas formas de habitar e marcar espaços de resistência.

Palavras-chave: Performance, Mobilização, Cena, (i)Mobilidades, Violência de Estado.

Performance y movilización colectiva: "Chorar os filhos" como resistencia radical contra la violencia estatal

Resumen

Este artículo reflexiona sobre la performance “Chorar os Filhos” de Nina Caetano, presentada en el Festival Internacional de Teatro de Belo Horizonte en 2018, y su posterior videoconferencia-performance, “Queremos que o Estado pare de matar menino”, de 2022. A partir de los conceptos de Judith Butler y Jacques Rancière, y de testimonios del website “Quando o luto é luta” de Rafaela Lima (2023), el texto tiene como fondo las tensiones de una la movilidad vivida como una promesa frustrada o una imposibilidad. En la medida en que la movilidad está siempre en relación con las inmovilidades (SHELLER; URRY, 2008), que la apoyan o la desafían, la interrupción del flujo urbano por la performance puede leerse como una forma de inmovilidad estratégica, que obliga a los sujetos a detenerse, reflexionar y enfrentar la violencia estatal. Al abordar cómo la performance constituye un espacio de resistencia y renovación en el colectivo de madres, buscamos reflexionar sobre nuevas formas de habitar y marcar espacios de resistencia.

Palabras clave: Performance, Movilización, Escena, (i) Movilidades, Violencia de Estado.

Performance and collective mobilization: “Chorar os filhos” as radical resistance against state violence

Abstract

This article reflects on Nina Caetano's performance *“Chorar os Filhos”* (Crying the Children), presented at the Belo Horizonte International Theater Festival in 2018, and her subsequent video-lecture-performance, *“Queremos que o Estado pare de matar menino”* (We Want the State to Stop Killing Boys), from 2022. Using concepts from Judith Butler and Jacques Rancière, and testimonies from Rafaela Lima's website *“Quando o luto é luta”* (When mourning is struggle) (2023), the text has as its backdrop the tensions of a mobility experienced as a frustrated promise or an impossibility. To the extent that mobility is always related to immobilities (SHELLER; URRY, 2008), which sustain or challenge it, the interruption of the urban flow through the performance can be read as a form of strategic immobility, which forces subjects to stop, reflect, and confront state violence. By addressing how performance constitutes a space of resistance and renewal in the collective of mothers, we seek to reflect on new ways of inhabiting and marking spaces of resistance.

Keywords: Performance, Mobilization, Scene, (im) Mobilities, State Violence.



Introdução

Neste texto, remontamos cenas e vislumbramos movimentos de luto, de luta e de resistência. A primeira cena que trazemos aqui é a performance “Chorar os Filhos”, de Nina Caetano, apresentada no Festival Internacional de Teatro (FIT) de Belo Horizonte, em 2018. A segunda, a vídeo-palestra-performance “Queremos que o Estado pare de matar menino”,¹ inspirada em “Chorar os Filhos” e divulgada em março de 2022 por Nina Caetano. Entre a costura dessas cenas, usamos como linhas os pensamentos de Judith Butler e Jacques Rancière e os depoimentos presentes no *site* “Quando o luto é luta”,² organizado pela pesquisadora Rafaela Lima (2023) em sua tese de doutorado.

“Chorar os filhos” é uma performance que vem da margem, este espaço que se localiza dentro do todo social, mas fora do corpo principal, o centro. Para bell hooks (2019b), a margem não é apenas um local físico, mas uma condição que molda a consciência e a identidade, alimentando uma visão única e resistente do mundo. Paralelo à proposta de linguagem radical, que parte da noção de margem trazida por bell hooks, a performance, além de se constituir de “uma luta contra o esquecimento” (HOOKS, 2019b, p.286), busca evidenciar o lugar de onde fala.

A montagem da cena, nesse sentido, é o esforço para formular uma resposta que permita a prática de um pensamento que não imponha uma perspectiva dominante sobre os sujeitos políticos. Segundo Marques e Prado (2021) o método da cena, proposto por Rancière (2016, 2018b), cria um espaço onde os sujeitos podem não apenas resistir às estruturas de poder dominantes,

LAJE

v.4 n.1
p. 102-123
2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70757

mas também se emancipar delas, buscando igualdade de voz e participação. Isso nos parece fundamental quando falamos de sociedades marcadas por profundas desigualdades sociais, econômicas e políticas, como as encontradas na América Latina e especificamente no Brasil. Nesse sentido, acreditamos que as afetações advindas desses movimentos podem nos levar a uma compreensão mais aprofundada acerca das dinâmicas sociais e das desigualdades e violências que afetam comunidades periféricas.

E por que falar de "Chorar os Filhos"? Compreender o processo de construção de uma cena foi, antes de tudo, encontrar a obra "Chorar os filhos". Nas costuras da mortalha, que ocorre na performance, foi possível ver, materialmente, clamores que ecoam na memória, mas que pareciam perdidos entre as notícias quentes de um dia qualquer. Entre os disparos realizados em 07 de agosto de 2023, contra Thiago Menezes, de 13 anos; o tiro no rosto, em 19 de julho de 2020, contra Josué Nogueira, de 16 anos; e o fuzil apontado contra Agatha Félix, de 8 anos de idade, no dia 20 de setembro de 2019, o grito por justiça, dado por seus familiares, perante suas mortes, apresenta-se com força e concretude na performance por meio do relato das mães em cada retalho costurado.

Ainda sem pretender alcançar a extensão das conexões entre os retalhos marcados pelo genocídio da juventude negra de Nina Caetano e o tecer horizontal entre linguagem e pensamento em Rancière (2016, 2018b), "Chorar os filhos" é, antes de tudo, um despertar do sensível, pois busca desestabilizar as condições que determinam o que deve/pode ser visto, ouvido e sentido.

Portanto, o que buscamos neste texto é tentar traçar estas conexões e deixar emergir o potencial artístico e afetivo do tecer em Rancière e Nina Caetano na tentativa de atravessar discursos hegemônicos e refletir sobre a naturalização da violência racial. Na medida em que compreendemos a cena como um local onde as "regras" da partilha do sensível se manifestam, podemos tomá-la como um palco em que processos de visibilidade e invisibilidade são articulados. Assim, a forma como uma cena é organizada pode reforçar ou desafiar normas sociais sobre quem tem o direito de aparecer e ser ouvido, sobre quais vidas devem ser consideradas e quais, não.

A cena, portanto, pode atuar como um espaço de resistência, oferecendo outras formas de visibilidade, bem como alternativas de experiência que desafiam as normas estabelecidas. Diante da violência que leva à morte e o que pode significar essa interdição de vida no cotidiano de muitas pessoas, entendemos também que, parte da discussão sobre as mobilidades, dá-se nas impossibilidades que recaem sobre deter-

minados sujeitos/vidas. (SHELLER, 2018). Nesse sentido, a mobilidade aqui é entendida como um fenômeno social complexo, que envolve não somente o deslocamento físico, mas, principalmente, aspectos econômicos, políticos, culturais, sociais e estéticos. Para tanto, a discussão trazida por Bergmann e Sager no livro *The ethics of mobilities* (2008), ajuda-nos a pensar a contradição existente a estagnação (*standstill*), ou a falta de movimento, e a hipermobilidade, caracterizada pelo movimento excessivo em um mundo globalizado. Essa tensão é vista pelos autores como uma característica central das sociedades contemporâneas, onde certos indivíduos ou grupos experimentam mobilidade extrema enquanto outros enfrentam imobilidade forçada. Em "Chorar os filhos", a performance acaba por criar uma "cena" que expõe as ausências, lacunas ou deslocamentos forçados, ajudando-nos a pensar como o espaço performático torna visível aquilo que foi excluído nas narrativas hegemônicas.

Tecer linguagem

Elvina Maria Caetano Pereira, Nina, é professora, ativista, performer, doutora em Artes Cênicas pela ECA - Escola de Comunicações e Artes da USP. "Chorar os filhos" é uma ação de rua criada por ela e que começou em 2018, a convite do FIT BH com o tema "Corpos Dialeto". Na performance, Nina Caetano costurou um vestido com retalhos de depoimentos de mães que tiveram seus filhos mortos pela violência de Estado. Os depoimentos, que formam o vestido, foram recolhidos, primeiramente, de um contato obtido por grupo de WhatsApp com mães residentes na cidade do Rio de Janeiro. A partir do contato com outros coletivos e ações, e a criação da Rede Mães de Luta, da qual Nina Caetano é participante, o vestido-mortalha cresceu. Hoje, o vestido cocriado na performance não pertence mais somente à Nina Caetano, mas foi apropriado pelas mães da Rede, que o nomearam "Manto da Dor" (CAETANO, 2022a).

Com a publicação da vídeo-palestra, a cena, que acontecia em ações urbanas e eventos da Rede Mães de Luta, ganhou mobilidade e trouxe a participação de outras mulheres. Além da fala de Nina Caetano, estão presentes as vozes de Maria do Carmo Silveira, conhecida como Kaká Silveira, e Ana Paula Nunes. Kaká e Ana Paula são fundadoras do Movimento Mães de Maio MG³ e da Rede Mães de Luta,⁴ união de mulheres que compartilham vínculos familiares marcados por violências do Estado. Em essência, são coletivos femininos engajados na luta contra o genocídio da juventude negra. Na

vídeo-palestra-performance, há uma combinação entre as imagens das histórias marcadas no vestido com as histórias dessas mulheres.

Retomando a questão da cena, em Rancière (2016, 2018b), ela é uma "operação narrativa anti-hierárquica: ela não é o acontecimento em si, mas o processo de sua construção através de uma montagem feita com elementos assimétricos, mas passíveis de serem aproximados" (MARQUES, 2021, p. 38). Iniciada em 2018, a ação de Nina Caetano - de costurar os depoimentos das mulheres - seria como uma 'cena-mãe'. Na costura, a *performer* constrói um jogo de ideias que deixa, ao sujeito-espectador, a possibilidade de receber e dialogar a partir de uma leitura que correlaciona diferentes sentidos. Nesse processo, há o desejo de fazer emergir "uma leitura de conexões inusitadas que tente capturar o escopo do texto fazendo com que ele tenha ressonância em outro texto, sem se preocupar se o autor tinha conhecimento do outro ou não." (RANCIÈRE, 2016, p.34, *apud* MARQUES, 2021).



Figura 1. Mulheres da Rede Mães de Luta tecendo o Manto da dor. Fonte: Perfil do Instagram Rede Mães de Luta @maesdelutamg



Figura 2. Mulheres Rede Mães de Luta no ato “Do luto a luta”, realizado no Dia Internacional dos Direitos Humanos. Fonte: Página do Instagram Rede Mães de Luta @maesdelutamg

O efeito anti-hierárquico da ação se evidencia ainda mais na apropriação do vestido pela rede de coletivos em atos que Ana Paula Nunes (2022a) chama de “juntar a arte com a luta”. Nesse sentido, o vestido é usado nos espaços públicos como discurso. Sua costura pelas mães representa um tecer de micro acontecimentos que fazer emanar a realidade e a luta de cada mulher, de maneira individual e coletiva (Figura 1).

“Aquele vestido é uma história, aquele vestido é um livro... É um livro que a gente sempre está costurando, porque ele é feito com pedaços das nossas histórias.” No depoimento anterior, disponível no site “Quando o luto é luta”, Kaká Silveira (2022) expressa como, para ela, o vestido, ao mesmo tempo em que marca o momento de incomodar, de ir para rua para ser vista e ouvida, diz também de uma relação afetiva sobre a memória desses filhos e dessas mulheres. Como peça performática e memorial, ele também opera como uma forma de mobilidade simbólica, conectando o íntimo ao público, o pessoal ao coletivo, e o passado ao presente (Figura 2).

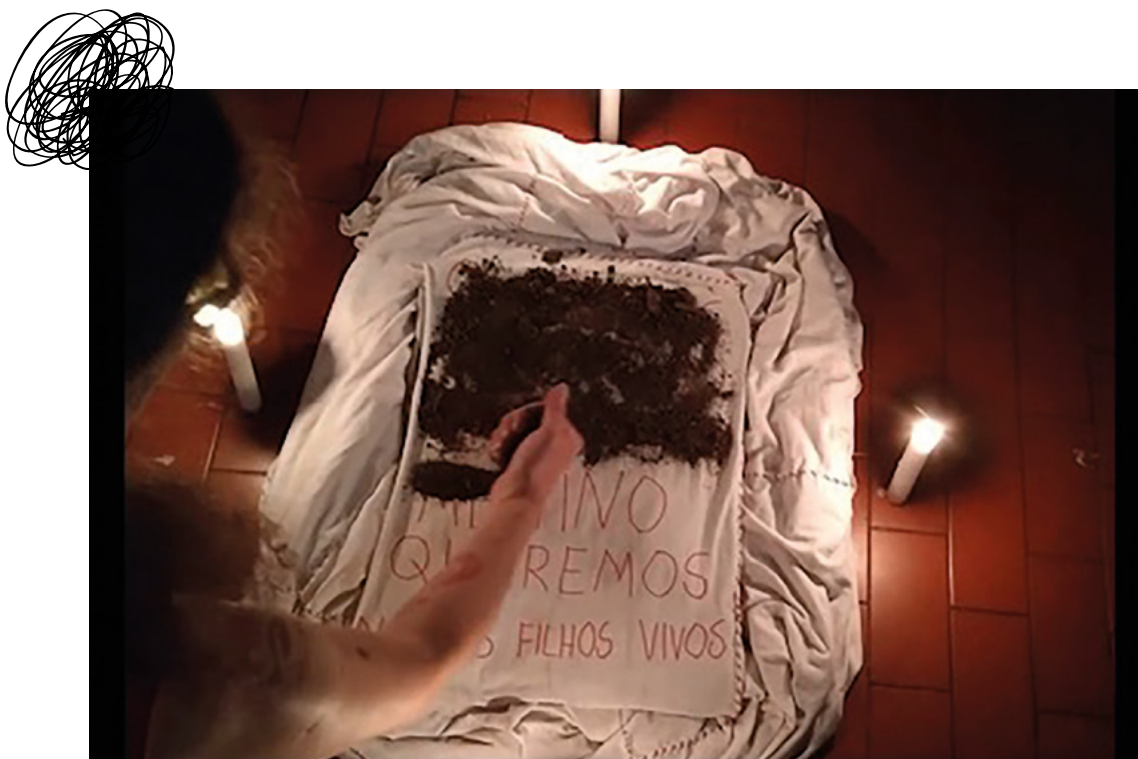


Figura 3. Frame da Vídeo-palestra-performance “Queremos que o Estado pare de matar menino”. Fonte: Youtube @caetanonina.

Na vídeo-performance “Queremos que o Estado pare de matar menino”, ao tecer fotografias e vídeos do vestido com uma narração que amarra textos relacionados com a ação, textos da própria performer, textos de crítica artística à performance e textos de Kaká Silveira e Ana Paula Nunes, Nina remonta a cena oferecendo aos espectadores outro olhar, distinto daquele que foi dado, inicialmente, em “Chorar os Filhos” (Figura 3). O movimento feito no vídeo desconstrói e reconstrói essas cenas dando origem a uma ‘cena-filha’.

A rede constituída em torno de um evento singular inscreve os elementos em uma constelação movente, na qual modos de percepção e afeto, reformas de interpretação tomam forma. A cena não é uma ilustração de uma ideia. É uma pequena máquina ótica que nos mostra o pensamento ocupado, tecendo juntos percepções, afetos, nomes e ideias, constituindo a comunidade sensível que torna essa tece-lagem pensável. (RANCIÈRE, 2013, p.11).

Esse tecer de percepções, afetos e ideias é o que, a nosso ver, constitui "Chorar os Filhos". O ativismo presente na cena "apela a ligações, tão clássicas como prolixas e polêmicas, entre arte e política, e estimula os destinos potenciais da arte enquanto ato de resistência e subversão" (RAPOSO, 2015, p. 4). Assim, "Chorar os Filhos" apresenta o que Judith Butler (2019) propõe ao falar de práticas associadas a não violência: "maneiras públicas de ver e ouvir que possam responder ao grito do humano dentro da esfera da aparência" (BUTLER, 2019, p.178). E como a performance de "Chorar os Filhos" apresenta esse diálogo-grito no momento das ações?

Fiquei impactado ao ler essas escritas tão reais e verdadeiras como se pudesse escutar a voz de dor e revolta dessas mães. Depois dois jovens negros pararam e leram um pouco, concordaram com a cabeça e saíram em silêncio. Também presenciei uma jovem negra, que ao permanecer ali por um período, saiu chorando. A ação sendo realizada numa região tão popular do baixo centro da cidade encontrava eco e possibilidades de diálogo e afetação com a população trabalhadora e miserável que por ali vive. Quando os poucos retalhos já cosidos, eram dispostos no chão, algumas pessoas paravam e iniciavam a leitura dos mesmos. Acostumados a ler e receber as propagandas e anúncios de todo tipo de venda que assolam o espaço-tempo urbano, a presença dessas grafias insurgentes (através das falas singulares das mães), subvertia, de alguma forma, nosso hábito já reiterado pelo contato ordinário com as discursividades de uma cidade-outdoor. (DOMINGOS, 2018).⁵

Colocada no meio do movimento da rua, espaço de passagem, a performance interrompe o fluxo da cidade e rompe com os enquadramentos cotidianos da exceção. Foucault (2013) argumenta que espaços projetados, como uma praça, são concebidos com precisão dentro de um campo de relações sociais. O espaço desempenha um papel crucial no exercício do poder. Quando a performance ocupa esse espaço, ele é ressignificado, dando origem a uma heterotopia, um contra espaço instituído que tem o "poder de justapor em um só lugar vários espaços, vários posicionamentos que são em si próprios incompatíveis" (FOUCAULT, 2015, p. 435). Ou seja, a performance subverte a função original do espaço, deslocando seu significado e função normativos para criar

um espaço de contestação, de expressão alternativa e de resistência. A heterotopia, na perspectiva de Johnson (2013), "interrompe o fluxo da experiência cotidiana" e este contrafluxo atua como uma estratégia para promover a abertura à escuta, à comoção e ao diálogo.

As cidades, em especial os grandes centros urbanos, são pensados e projetados para facilitar a circulação, priorizando fluxos contínuos de pessoas, bens e informações. Tal lógica, descrita e discutida por Sheller e Urry (2006), podem naturalizar enquadramentos que invisibilizam desigualdades e exceções, como a exclusão de populações marginalizadas ou a precariedade das infraestruturas urbanas. A interrupção performativa, portanto, pode subverter essa dinâmica. Ao pausar o movimento incessante da cidade, a performance desafia e ressignifica esses espaços, podendo trazer à tona aquilo que é ignorado pelo fluxo habitual. A cidade deixa de ser um espaço de mera circulação e se transforma em um espaço de ação política, onde se confrontam as múltiplas temporalidades e relações de poder que produzem o espaço urbano. E isso pode levar a afetações diversas que vão da comoção à reflexão crítica. Tal movimento fica evidente na vídeo-performance de Nina Caetano (2022b), na qual a artista aponta para a potência do corpo no espaço: "eu aposto na potência relacional da ação em espaço público e aberto que propõe um gesto denúncia que convoca o público à participação ou, pelo menos, à reflexão em torno de questões ligadas a esse genocídio".

No espaço, o corpo é o local onde o controle é investido nas relações de poder. Como aborda Anibal Quijano (2010, p.126), "é o 'corpo' o implicado no castigo, na repressão, nas torturas e nos massacres durante as lutas contra os exploradores. [...] Nas relações de gênero, trata-se do 'corpo'. Na 'raça', a referência é ao 'corpo'". Mas este corpo, instrumento de dominação, também é o corpo em movimento e resistência. Em "Chorar os Filhos", o corpo transeunte é o que expõe o genocídio da juventude negra. Segundo Leda Maria Martins (2021, p.130), "o corpo em performance restaura, expressa e simultaneamente produz esse conhecimento grafado na memória do gesto". Assim, o corpo na arte se coloca como instrumento de protesto e de afetação. Esta é a prática de Nina Caetano e das mulheres na Rede Mães de Luta, que utilizam a arte como meio para atrair a atenção, ocupar espaços e gerar visibilidade e consideração através de uma mobilização coletiva.

Muitas vezes, há coisas que o discurso direto não alcança e é preciso provocar afetos. E a arte é um modo potente de provocar afetos. Jus-

tamente por isso, penso que é fundamental que a arte esteja inserida no contexto da ação coletiva e possa ser apropriada nesse contexto. Eu acho que isso acontece com o vestido: ele foi apropriado por essas mulheres, pra elas fazerem da arte um modo de lutar. (CAETANO, 2022a)

A seguir, convidamos o leitor a conhecer as obras "Chorar os Filhos", a vídeo-palestra-performance "Queremos que o Estado pare de matar menino" e os textos-depoimentos reunidos em *Quando o luto é luta*, a partir de um exercício de deslocamento, que busca explorar as diferentes camadas e significados que emergem dessas narrativas.

Tecer a luta, tecer sensações

Nossa comoção nunca é somente nossa: a comoção é, desde o começo, transmitida de outro lugar. Ela nos dispõe a perceber o mundo de determinada maneira, a acolher certas dimensões do mundo e resistir outras. [...] A comoção depende de apoios sociais para o sentir: só conseguimos sentir alguma coisa em relação a uma perda perceptível, que depende de estruturas sociais de percepção, e só podermos sentir comoção e reivindicá-la como nossa com a condição de que já estejamos inscritos em um circuito de comoção social.

Judith Butler, em *Quadros de guerra*, 2017, p. 81-82.

Na cena, uma parte do Manto da Dor: "queremos que o Estado pare de matar menino, queremos nossos filhos vivos". Na narração da performance, a intenção posta em cada costura: "nas entrelinhas da ação, uma visada crítica em relação às políticas de morte do Estado, em que determinados corpos são vistos como ameaças às políticas econômicas neoliberais." (Caetano, 2022b). Nina Caetano criou a performance movida pela imagem de Bruna Silva, moradora da Maré, que perdeu seu filho, Marcus Vinícius, de 14 anos, em uma operação policial. A Maré é um território

rio localizado na Zona Norte do Rio de Janeiro, composto por 15 favelas e que abriga cerca de 140 mil moradores.⁶ Marcada por uma série de tensões históricas e atuais, há na região uma intensa disputa territorial que gera constantes confrontos, agravados pela atuação das forças policiais que empregam estratégias violentas. Tais operações, muitas vezes, resultam em violações de direitos humanos, culminando na morte de moradores, entre eles, crianças. Na vídeo-performance, Bruna Silva exibe o uniforme ensanguentado de seu filho, transformando-o em um registro material potente da injustiça que marcou a morte da criança.

Podemos dizer que a afetação criativa de Nina Caetano é atravessada pela realidade exposta no cotidiano de comunidades periféricas e que é registrada em relatórios de segurança pública do Brasil. Em 2022, o relatório do Instituto Sou da Paz, uma organização não governamental que atua pela redução da violência no Brasil, apontou que a probabilidade de um homem jovem negro ser vítima de homicídio por arma de fogo é aproximadamente 3,5 vezes maior do que a de um homem branco (SOU DA PAZ, 2022). Em consonância, dados recentes de 2023, extraídos do Atlas da Violência,⁷ elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e o Fórum Brasileiro de Segurança Pública, continuam a destacar a persistência do cenário trágico.

Em 2021, o Atlas revelou que pessoas negras representaram a maioria das vítimas de homicídio, totalizando 36.922 casos. Representando 77,1% do total de mortes violentas, essa população apresentou uma taxa de 31,0 homicídios para cada 100 mil habitantes, em contraste com a taxa de 10,8 para pessoas não negras. Analisando a década passada, percebe-se que a redução dos homicídios se concentrou, de maneira mais significativa, entre os não negros do que entre os negros. Esta realidade é o que Achille Mbembe (2016) conceitua de Necropolítica, na qual o controle dos corpos evolui para uma política do massacre.

O genocídio da população negra constitui hoje um dos grandes traços de uma necropolítica à brasileira que se encontram nas formações históricas como nos constituímos enquanto nação. Esses dados nos colocam frente a situações que exigem reflexões e tomadas de posições mais agu-

das no enfrentamento das práticas racistas como engrenagens bio-necropolíticas que, na raça, ou melhor, nas práticas racistas e nas ideias de raças contemporâneas, ainda um grande delírio. (LIMA, 2018, p.28)

Mas o que os números trágicos do genocídio negro não comunicam e que é exposto pelo discurso de Bruna Silva, Ana Paula Nunes, Kaká Silveira e Nina Caetano?

“‘Liga para minha mãe. Eles vão me matar.’ Essa foi a última fala do meu filho. No leito do hospital.”. Vemos a apropriação do Manto com a chegada da voz de Ana Paula Nunes de Oliveira (2022b) na tela, a mãe costura as últimas palavras do filho enquanto revive a memória de Pablo Roberto: “menino carinhoso, um menino que veio ao mundo para ajudar. Era aquele menino prestativo que se você precisasse dele para o que fosse, ele tava ali, sabe? Era um menino que era apaixonado por chocolate.”. Nessa fala está o luto-expressão que dá rosto aos jovens mortos neste genocídio e que se transforma em luto-luta na performance. No vestido, materializa-se a consequência mais íntima dessa violência, revelada no depoimento de uma mãe: “a dor da mãe que perde um filho é assim: é como se tivesse tirado um pedaço, eu sinto que fica um buraco, falta alguém, falta ele.”

Voltamos à perda, aquela presente em cada costura, perda explicada por Butler (2019) na qual, diante da morte de alguém, o “eu” se torna um “nós”. Nesse instante, percebemos que vivemos um coletivo, percebemos que a morte é uma perda dentro desse coletivo, pois uma relação foi abstraída, a presença deu lugar à falta. Nesse sentido, quando uma pessoa próxima morre, o impacto não se limita ao “eu” isolado, mas se estende ao “nós” mais amplo da comunidade ou grupo social, ao qual ambos pertenciam. Butler (2019) destaca que a morte não é apenas a ausência de vida de uma pessoa, mas também a perda de uma relação significativa dentro do tecido social e afetivo, que se reverbera nas interações e nas conexões que constituem o coletivo. Assim, a ausência demanda uma reconfiguração das relações sociais e emocionais, tendo em vista o lugar que esta pessoa ocupava em determinado grupo, comunidade.

Essa perspectiva questiona uma concepção individualista da morte e, especialmente, do luto, enfatizando a importância de se reconhecer e processar a perda dentro de um contexto coletivo, onde os laços sociais e emocionais desempenham um papel central na experiência de perda e na busca por um significado compartilhado. “Apenas nas condições nas quais a perda tem importância o valor da vida aparece efetivamente.

Portanto, a possibilidade de ser enlutada é um pressuposto para toda vida que importa” (Butler, 2017, p. 32). Este é o “nós” que Nina se tornou com a perda de Marcus Vinícius, este nós - uma reação coletiva - é o que a performance pretende construir a partir das vivências dessas mães.



Figura 4. Imagem de Nina Caetano com o Manto da Dor na vídeo-palestra-performance “Queremos que o Estado pare de matar menino”. Fonte: Youtube @caetanonina

Ao assistirmos à performance, vemos Nina caminhando pela Praça da Estação, localizada na região central de Belo Horizonte, MG e, pelo caminho, o clamor de outras mãos estampado no seu vestido (Figura 4). De acordo com Mbembe (2020) o poder de matar opera pela construção de um inimigo, "o poder de matar opera com apelo à 'exceção', à emergência e a uma noção ficcional do 'inimigo', que precisam ser constantemente criadas e recriadas pelas práticas políticas.". Este inimigo, o "Outro", seria para Butler alguém cuja morte não é sentida como perda, pois nunca foi considerado verdadeiramente humano. Nesse apelo pela exceção, que permite que "uma vida se torne visível em sua precariedade", enquanto outras não, Butler (2017, p.82) afirma que "o problema diz respeito à mídia, na medida em que só é possível atribuir um valor a uma vida com a condição de que esta seja perceptível como vida".

No Manto da dor, a subversão deste apelo é vista no grito das mães: "calaram o meu filho, mas não calaram a mãe dele". Não se calar significa desafiar, conforme explica Butler (2017, p. 83), "é só desafiando a mídia dominante que determinados tipos de vida podem se tornar visíveis ou reconhecíveis em sua precariedade". Os quadros de tecidos costurados no vestido, funcionam como uma lente por meio da qual as mães tecem a visibilidade da morte de seus filhos. Em um Estado que impõe a política de morte para crianças e jovens, o manto é usado para explicitar o valor de suas vidas. Como afirma Nina Caetano (2022b), a ação é "uma poética da falta. Um bordado contra o esquecimento. Uma micropolítica de interrupção. Um convite à reação coletiva. Uma aparição rara. Contra as desapareções de todo dia."

Na performance, o que se destaca são os rostos. Judith Butler em "Vidas Precárias" (2019) utiliza a metáfora de Levinas do rosto como condição de humanização do "Outro". Esse rosto não se refere exclusivamente à face, mas à situação une dois sujeitos em uma relação ética fundamental, que esbarra na premissa do "não matarás". No vestido, reside um rosto apagado pela criminalização da pobreza e da negritude, já nas mães, que compõem essa coletividade, habita a demarcação de seus espaços de resistência e renovação.

No costurar do vestido-mortalha, constitui-se o espaço por meio de uma relação coletiva afetiva. "A gente se encontra pra bordar e, quando bordamos nele as nossas histórias, sentimos que cada pedacinho de pano ali é um lenço em que a gente limpa as lágrimas." (SILVEIRA, 2022). A resistência e a luta presentes no bordar são também momentos de rememoração, um espaço de abertura radical dessas mulheres.

Dessa forma, a costura tem sido, muitas vezes, o lugar onde mulheres se conectam num ato em família que perpassa gerações. Avós, mães e filhas tecem lembranças a partir de momentos de partilha da técnica e do estar junto. Seja com o objetivo de ocupar uma tarde preguiçosa, seja com a intenção de aprender um ofício ou mesmo prover pequenos reparos e mimos para si ou para os outros, a costura pode ter muitas funções. Recentemente, ela aparece atrelada a processos terapêuticos ou mesmo uma forma de meditação que nos permite nos situar no momento presente e nos concentrar inteiramente no ato de costurar.

Ao ter em mente Rancière (2013), que define a cena como um tecer de sensações, afetos e ideias, e assistir a "Chorar os Filhos", tecendo memórias em um ato de emancipação, é impossível não nos remetermos a este trabalho familiar da costura em casa. Essa prática é uma construção que emerge do nosso espaço íntimo, do ambiente onde desenvolvemos nossa voz. Isso ressoa com o que bell hooks (2019b) propõe como um processo de reconhecimento e incorporação das influências e vozes diversas que advém de nossas experiências e origens.

A metáfora do tecer, portanto, estabelece um elo entre Rancière e Nina Caetano. Ao trabalhar com retalhos anti-hierárquicos, que conectam percepções, afetos, memórias e pensamentos, a cena de "Chorar os Filhos" promove uma linguagem contra hegemônica. Através das memórias das mães que perderam seus filhos, a performance cria um espaço para a expressão da dor e que é também um espaço de mobilização coletiva, onde os afetos entrelaçados são um convite para o diálogo e a reflexão.

Considerações finais

A performance "Chorar os Filhos", ao se transformar em um Manto da Dor, torna-se uma poderosa manifestação de luto e resistência, enraizada nas dores e nas lutas das comunidades periféricas. A costura das memórias e das perdas, apresentada por Nina Caetano, não é apenas um ato de rememoração, mas uma tentativa de visibilizar e reverter a necropolítica que tem ceifado tantas vidas.

Ao transformar as histórias de luto em uma performance pública, as mães que participam dessa obra não apenas relatam suas perdas individuais, mas também denunciam o genocídio em curso, que afeta sobremaneira a população negra. Nesse aspecto, a

manifestação pública e política, proposta pela performance, pode ser lida a partir da tensão entre mobilidade e imobilidade, tanto na dimensão social quanto simbólica. Há, nesse ato, uma tentativa de deslocar narrativas periféricas do espaço da invisibilidade para a cena pública, confrontando a imobilidade imposta por um sistema que desumaniza corpos e histórias.

Assim, a prática de costurar se torna um ato de resistência e uma resposta à estagnação, uma forma de criar e reafirmar espaços de humanidade e dignidade em meio ao desamparo institucional. A partir da metáfora do tecer, a performance de Caetano reflete a interseção de dor e esperança, mostrando como as práticas culturais e afetivas podem ser transformadas em ferramentas de contestação política. Ao trazer para o espaço público as histórias de dor e perda, "Chorar os Filhos" cria uma espécie de contramovimento que reconfigura o significado de mobilidade. Em vez de perpetuar um movimento vazio e desconectado (BERGMANN e SAGER, 2008), que por vezes caracteriza a hipermobilidade contemporânea, a performance propõe uma mobilidade ancorada em um propósito ético e político. O Manto da Dor, portanto, não é apenas luto e memória, mas uma convocação à ação coletiva e uma demanda por justiça. A performance revela, em sua essência, a necessidade de uma reavaliação contínua do valor das vidas negras e a urgência de um compromisso mais profundo com a dignidade e a igualdade.

Notas

1 QUEREMOS que o Estado pare de matar menino. Nina Caetano. Belo Horizonte: Youtube, 8 de mar. de 2022 1 vídeo (14min). Publicado por Nina Caetano. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=yQYcZHYtbws>. Acesso: 11 nov. 2023

2 LIMA, Rafaela. Quando o Luto é Luta, 2022. Rede Mães de Luta. Disponível em: <https://quandoolutoeluta.org.br/rede-maes-de-luta/>. Acesso em: 30 de out. de 2024.

3 Disponível: <https://www.instagram.com/maesdemaioimg/>. Acessado: 12/03/2025

4 Disponível: <https://www.instagram.com/maesdelutamg/>. Acessado: 12/03/2025

5 Crítica a partir da intervenção urbana Chorar os Filhos de Nina Caetano apresentada na programação do FIT-BH 2018. Disponível em: <https://www.horizontedace-na.com/sobrevivencias-femininas-ou-sobre-vivencias-da-dor-materna/>

6 <https://www.redesdamare.org.br/br/quemsomos/sobre>

7 INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (Ipea); Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP). Atlas da Violência 2023. Brasília: Ipea, 2023. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/publicacoes/280/atlas-2023-populacao-negra>

Referências

- BERGMANN, S.; SAGER, T. In between standstill and hypermobility: introductory remarks to a broader discourse. In: BERGMANN, S.; SAGER, T. (org). **The ethics of mobilities**: rethinking place, exclusion, freedom and environment. Aldershot: Ashgate, 2008.
- BUTLER, J. **Quadros de guerra**: quando a vida é passível de luto? Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017
- BUTLER, J. **Vida precária**: os poderes do luto e da violência. Belo Horizonte: Autêntica, 2019
- CAETANO, N. Nina Caetano - Elvina Maria Caetano Pereira. [Entrevista concedida a] Rafaela Pereira Lima. **Quando o Luto é Luta**, Belo Horizonte. 2022a. Disponível em: <https://quandoolutoeluta.org.br/vivencia/nina-caetano/>. Acesso: 6 dez. 2023
- DOMINGOS, C. Sobrevivências femininas ou sobre vivências da dor materna. In: Luciana Romagnolli. **Horizonte da cena**. Belo Horizonte, 2018. <https://www.horizontedacena.com/sobrevivencias-femininas-ou-sobre-vivencias-da-dor-materna/>. Acesso em 6 dez. 2023
- FOUCAULT, M. **De espaços outros**. Estud. av. [online]. 2013, vol.27, n.79, pp.113-122.
- FOUCAULT, M. **Espaço, saber e poder**. Punkto. Tradução: Pedro Levi Bismarck. 2015. Disponível em: https://www.revistapunkto.com/2015/04/espaco-saber-e-poder-michel-foucault_88.htm
- HOOKEs, b. **Olhares negros**: raça e representação. São Paulo: Elefante, 2019a.
- HOOKEs, b. **Anseios**: raça, gênero e políticas culturais. São Paulo: Elefante, 2019b.
- IPÉA; FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Atlas da Violência 2023**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada e Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2017.
- INSTITUTO SOU DA PAZ. **Violência armada e racismo**: o papel da arma de fogo na desigualdade racial. São Paulo: Instituto Sou da Paz, 2022
- JOHNSON, P. **The Geographies of Heterotopia**. Geography Compass 7/11, 2013, p.790-803.
- LIMA, F. Bio-necropolítica: diálogos entre Michel Foucault e Achille Mbembe. **Arq. bras. psicol.**, Rio de Janeiro, v. 70, n. spe, p. 20-33, 2018. <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S180952672018000400003&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 25 set. 2023.
- MARTINS, L. M. **Performances do tempo espiralar**: poéticas do corpo-tela. Rio de Janeiro: Cobogó, Encruzilhada, 2021.
- MARQUES, A.; PRADO, M. A. (Org.). **Pequena máquina anti-hierárquica**: entrevista sobre o método da cena. 1. ed. Belo Horizonte: SELO PPGCOM, 2021. v. 1. 54p.
- MBEMBE, A. Necropolítica. In: **Revista Arte & Ensaios**, Rio de Janeiro, n. 32, p. 123-151, dez., 2016.
- MBEMBE, Achille. **Políticas da inimizade**. Tradução de Sebastião Nascimento. São Paulo: N-1 Edições, 2020.
- OLIVEIRA, A. P. N. Ana Paula Nunes de Oliveira. [Entrevista concedida a] Rafaela Pereira Lima. **Quando o Luto é Luta**,

Belo Horizonte. 2022a. Disponível em: <https://quandoolutoeluta.org.br/vivencia/ana-paula-nunes-de-oliveira/>. Acesso: 6 dez. 2023

OLIVEIRA, A. P. N. **Queremos que o Estado pare de matar menino**. [Entrevista concedida a Nina Caetano]. Youtube. 2022b. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=yQYcZHYtbws>. Acesso: 6 dez. 2023

QUEREMOS que o Estado pare de matar menino. Nina Caetano. Belo Horizonte: Youtube, 8 de mar. de 2022. vídeo (14min). Publicado por Nina Caetano. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=yQYcZHYtbws>. Acesso: 11 nov. 2023

QUIJANO, A. Colonialidade do poder e classificação social. In: B.S. Santos e M. Meneses (eds.) **Epistemologias do Sul**. São Paulo: Cortez. 2010

RANCIÈRE, J; JDEY, A. **O método da cena**. Tradução Ângela Marques. 1ª ed Belo Horizonte: Quixote Do, 2021

RANCIÈRE, J. **The method of equality**. Cambridge: Polity Press, 2016

RANCIÈRE, J. **Aisthesis**: scenes from the aesthetic regime of art. London: Verso, 2013

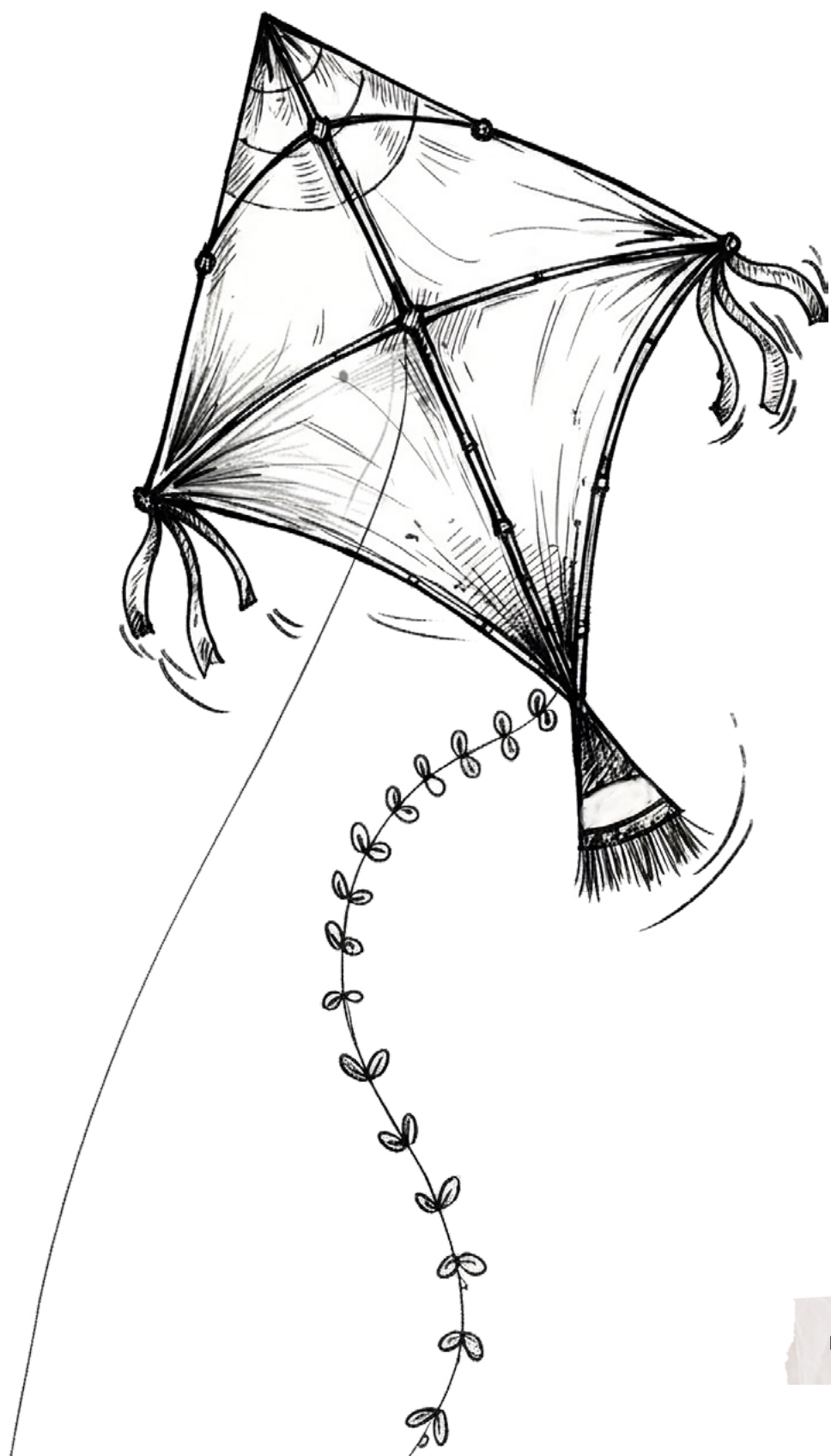
RAPOSO, P. **“Artivismo”**: articulando dissidências, criando insurgências. CADERNOS de Arte e Antropologia, Salvador, v. 4, n. 2, p. 3-12, 2015.

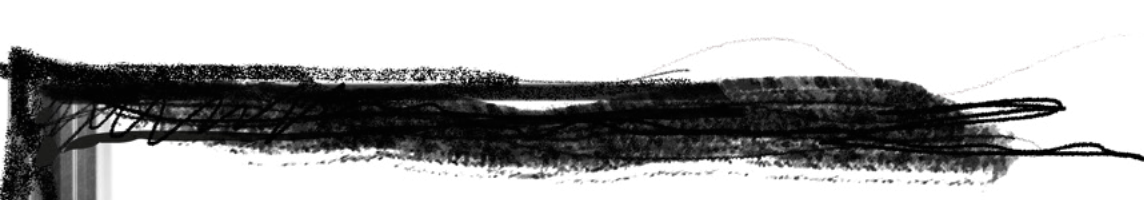
REDE MÃES DE LUTA MG. **Força que vem da luta!**. Belo Horizonte, 12 dez. 2021. Instagram. Disponível em: https://www.instagram.com/p/CXZnp20rpVZ/?img_index=4

SHELLER, M. Teorizando sobre mobilidades justas. **Tempo Social**, São Paulo, Brasil, v. 30, n. 2, p. 17-34, 2018. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/142763>. Acesso em: 8 jul. 2024.

SHELLER, M., URRY, John. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning**, v. 38, n. 2, 2006, p. 207-226. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a37268>. Acesso em: 8 jul. 2007.

SILVEIRA, M. C. Kaká Silveira - Maria do Carmo Silveira. [Entrevista concedida a] Rafaela Pereira Lima. **Quando o Luto é Luta**, Belo Horizonte. 2022. Disponível em: <https://quandoolutoeluta.org.br/vivencia/kaka-silveira/>. Acesso: 6 dez. 2023dit quias iunt es minctis dolorerunt fugiatqui bea cone que nos et oditaquost, occum dollent et vit volorpo restio. Ut apienih icimus everis suntur alique sitati ut vellabo. Itatem conemos et velignihit, officip saecuptatquo tendantur a nient ligendersped mi, ut eati qui odicil es soloresto ipsum faceatemquo omnis si ommod exere, site volla niendaeperio to coris adi ut rehendit ad quo es mo quid quiberchit quam, omnis digendu cie- nimin cuptatibus.

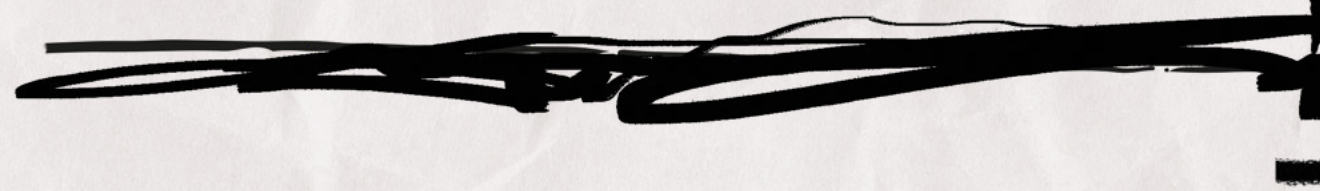




Weaponização da narrativa sobre migrantes no Sul Global:

articulando conceitos e efeitos





Suzana Duarte Santos Mallard

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Weaponização da narrativa sobre Migrantes no Sul Global. Articulando Conceitos e efeitos.

Resumo

Nas últimas décadas, as migrações forçadas ganharam relevância internacional, sendo frequentemente manipuladas como ferramenta política por governos de diferentes regimes. A weaponização dos migrantes refere-se à instrumentalização dos fluxos migratórios para alcançar objetivos coercitivos, políticos ou econômicos, em vez de tratar esses indivíduos como sujeitos em situação de vulnerabilidade. Este artigo explora como essa weaponização ocorre nas narrativas sobre deslocamentos, criando um contexto de crise e medo que estigmatiza os migrantes e os apresenta como ameaças à estabilidade social. No contexto do Sul Global, essa manipulação narrativa aprofunda as tensões políticas e sociais, impactando negativamente tanto os migrantes quanto as sociedades de acolhimento. Este estudo amplia o conceito de weaponização para incluir práticas e discursos que reforçam estereótipos e preconceitos, desviando o foco das causas estruturais das migrações e dificultando a construção de políticas migratórias mais inclusivas.

Palavras-chave: weaponização, deslocamentos forçados, envelhecimento populacional, políticas migratórias, crise humanitária.

“Weaponización” de la Narrativa sobre Migrantes. Articulando Conceptos y Efectos.

Resumen

En las últimas décadas, las migraciones forzadas han cobrado relevancia internacional, siendo frecuentemente manipuladas como herramienta política por gobiernos de diferentes regímenes. La “weaponización” de los migrantes se refiere a la instrumentalización de los flujos migratorios para alcanzar objetivos coercitivos, políticos o económicos, en lugar de tratar a estos individuos como sujetos en situación de vulnerabilidad. Este artículo explora cómo se da esta “weaponización” en las narrativas sobre desplazamientos, creando un contexto de crisis y miedo que estigmatiza a los migrantes y los presenta como amenazas a la estabilidad social. En el contexto del Sur Global, esta manipulación narrativa profundiza las tensiones políticas y sociales, impactando negativamente tanto a los migrantes como a las sociedades receptoras. Este estudio amplía el concepto de “weaponización” para incluir prácticas y discursos que refuerzan estereotipos y prejuicios, desviando el foco de las causas estructurales de las migraciones y dificultando la construcción de políticas migratorias más inclusivas.

Palabras clave: weaponización, desplazamientos forzados, envejecimiento poblacional, políticas migratorias, crisis humanitaria.

"Weaponization" of the Narrative about Migrants. Articulating Concepts and Effects.

Abstract

In recent decades, forced migrations have gained international relevance, often being manipulated as a political tool by governments of various regimes. The "weaponization" of migrants refers to the instrumentalization of migratory flows to achieve coercive, political, or economic goals, rather than treating these individuals as vulnerable subjects. This article explores how this "weaponization" occurs in narratives about displacements, creating a context of crisis and fear that stigmatizes migrants and presents them as threats to social stability. In the context of the Global South, this narrative manipulation deepens political and social tensions, negatively impacting both migrants and host societies. This study extends the concept of "weaponization" to include practices and discourses that reinforce stereotypes and biases, diverting attention from the structural causes of migration and hindering the development of more inclusive migration policies.

Keywords: weaponization, forced displacements, population aging, migration policies, humanitarian crisis.



Introdução

A retórica anti-imigração frequentemente utiliza imagens de caos e desordem nas fronteiras para justificar medidas draconianas e políticas de exclusão. Políticos e grupos de interesse exploram o sofrimento dos migrantes para incutir medo na população, angariando apoio para agendas restritivas de imigração e políticas autoritárias. A mídia desempenha um papel crucial na formação da percepção pública sobre os migrantes, ao destacar multidões desesperadas nas fronteiras e relatos de crimes cometidos por imigrantes, enquanto frequentemente ignora suas contribuições positivas para a sociedade. Esta narrativa unilateral alimenta a xenofobia, justificando políticas de fechamento de fronteiras e detenção de migrantes, e aprofundando a crise humanitária. Tal estratégia é particularmente eficaz em contextos em que o nacionalismo e o sentimento anti-imigração são prevalentes, desviando a atenção pública das complexas causas subjacentes das migrações forçadas, como conflitos, perseguições e mudanças climáticas, e dos benefícios potenciais da imigração para sociedades envelhecidas e em necessidade de revitalização econômica. Nas últimas décadas, as migrações forçadas tornaram-se um tema central no cenário internacional, especialmente entre a população de países do Sul Global e da América Latina, que enfrentam crises políticas, econômicas e ambientais. Em vez de tratar os migrantes como indivíduos em busca de melhores condições de vida ou segurança, muitos governos que recebem esses fluxos migratórios instrumentalizam suas presenças para fins políticos, criando narrativas que apresentam esses grupos como ameaças à estabilidade social e econômica. Essa *weaponização* das narrativas sobre migrantes

LAJE

v.4 n.1

p. 124-143

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70758

tem efeitos profundos, especialmente em países da América do Sul, onde as narrativas sobre deslocamentos forçados se sobrepõem a questões de soberania, segurança e identidades nacionais.

Sobre a *weaponização* nos países do Sul global

O conceito de *weaponização* dos migrantes, desenvolvido inicialmente por Teitelbaum e Weiner (1995), refere-se à instrumentalização dos fluxos migratórios para alcançar objetivos políticos e geopolíticos. Contudo, no contexto do Sul Global, essa prática também abrange a construção de narrativas que apresentam migrantes como fardos econômicos ou ameaças à ordem pública. Na América do Sul, países como Brasil, Colômbia e Argentina utilizam essas narrativas para desviar a atenção de problemas internos, como a desigualdade econômica e a corrupção. Migrantes, especialmente aqueles que vêm de regiões vizinhas em crise, são frequentemente apresentados como “ameaças externas”, o que fortalece discursos nacionalistas e justifica políticas restritivas. Em vez de se discutirem as causas complexas das migrações, como a violência ou o colapso econômico em países como Venezuela e Haiti, os governos criam uma imagem dos migrantes como causadores de problemas, justificando medidas de contenção e endurecimento de fronteiras.

O termo deriva de *weapon*, que significa “arma” em inglês. Por vezes, usamos “instrumentalização” para beneficiar a fluidez gramatical, embora não capture completamente o sentido destrutivo da palavra. Temos, de um lado, a “coerção migratória”, um sinônimo de *weaponização*, que reflete a utilização ou ameaça de utilizar a migração como um instrumento para induzir mudanças comportamentais ou obter concessões do país de destino. De outro lado, a instrumentalização das narrativas sobre fluxos migratórios descreve uma prática complexa que envolve políticas públicas que respondem a estratégias governamentais de manipulação das massas e não se restringem aos grupos afetados pelos deslocamentos.

Em 1995, Teitelbaum e Weiner afirmaram que, na política externa, os governos instrumentalizam as migrações em massa como uma ferramenta para alcançar objetivos que não estão diretamente relacionados aos migrantes. Weiner (1992) adota uma perspectiva político-econômica, sugerindo que a migração é utilizada para desestabilizar

estados, forçar reconhecimento, impedir interferência ou obter concessões em troca de interromper fluxos migratórios. A *weaponização* dos migrantes tem se mostrado uma tática eficaz em muitos casos, alcançando objetivos desejados com uma taxa de sucesso maior que formas tradicionais de diplomacia coercitiva.

Desde a década de 1950, governos têm usado a tática de migração coercitiva para alcançar diversos objetivos, desde assistência econômica até mudanças de regime. Exemplos históricos incluem a crise dos refugiados do Paquistão Oriental na década de 1970, o Mariel Boatlift, em 1980, e as recentes tensões nas fronteiras da UE com a Bielorrússia. Em 2021, Alexander Lukashenko, líder da Bielorrússia, foi acusado de orquestrar uma crise migratória para pressionar a UE a reconhecer sua legitimidade política e remover sanções. A crise humanitária associada às migrações forçadas é frequentemente utilizada como ferramenta de manipulação política. De acordo com Verkuyten (2021) as percepções da população sobre a imigração se tornaram um tema crucial na sociedade. Ainda para este mesmo autor, as diferenças entre os países em relação à imigração podem ser atribuídas a diversos fatores, incluindo a história de imigração e emigração de cada nação, o contexto político vigente, as políticas de imigração e integração adotadas, o tamanho da população imigrante e a sua composição em termos de origem, religião e nível de habilidades educacionais e profissionais. Além disso, os países muitas vezes fazem distinções nas suas políticas de imigração entre diferentes tipos de migrantes, como ocidentais e não-ocidentais, ou imigrantes da União Europeia (UE) e de fora da UE, e essa diferenciação também é refletida nas atitudes públicas.

Em geral, a opinião pública tende a ser mais negativa em relação aos imigrantes que são culturalmente menos semelhantes, como os muçulmanos na Europa. Essas percepções podem afetar a formulação de políticas e a inserção dos imigrantes em um ambiente acolhedor ou hostil tem um impacto significativo na sua adaptação e saúde mental. As opiniões sobre imigração e imigrantes variam amplamente entre os países e entre os cidadãos de cada nação. No entanto, sobre a percepção da migração:

[...] os países diferem em seu apoio médio à imigração e em seu nível de polarização. Por exemplo, pessoas na América do Norte tendem a ter opiniões mais positivas em relação à imigração do que os europeus, e os europeus orientais tendem a ser mais negativos do que os europeus ocidentais. Além disso, o público em alguns países é consensualmente mais hostil à imigra-

ção (por exemplo, República Tcheca, Hungria), enquanto outros países são internamente bastante divididos (por exemplo, Holanda, Noruega) ou consensualmente mais favoráveis (Canadá, Nova Zelândia) (VERKUYTEN 2021, p.1).

Políticos e grupos de interesse exploram o sofrimento dos migrantes para incutir medo na população e angariar apoio para agendas restritivas de imigração e políticas autoritárias. Essa estratégia é eficaz em contextos em que o nacionalismo e o sentimento anti-imigração são prevalentes.

Cenas grotescas de *pseudo cowboys* da tecnologia que se filmam e compartilham por *streaming* em aplicativos populares fragmentos do desespero alheio. Imagens de parte da existência de migrantes que são exploradas pelas grandes mídias numa manobra que estende no tempo e na retórica sua insistência em sobreviver. Nessas narrativas, a mídia ignora as complexas causas subjacentes das migrações forçadas, como conflitos, perseguições e mudanças climáticas. Além disso, essa narrativa pode desviar a atenção pública dos benefícios potenciais da imigração para sociedades envelhecidas e em necessidade de revitalização econômica. Na exploração das narrativas negativas sobre migrantes, as matérias veiculadas pouco ou nada mencionam os números que corroboram as especulações e eventos circunstanciais.

De acordo com Abramitzky (2024), nos Estados Unidos, desde 1880, os imigrantes de primeira geração consistentemente apresentaram taxas de encarceramento mais baixas do que os nativos. O estudo mostra que, atualmente, os imigrantes têm uma probabilidade 30% menor de serem encarcerados em comparação com indivíduos brancos nascidos nos EUA. Quando a comparação inclui a população afro-americana, que possui taxas de encarceramento superiores à média nacional, os imigrantes se mostram 60% menos propensos a serem presos do que os nativos em geral. Esses dados desafiam a narrativa midiática que associa imigração à criminalidade, destacando que os imigrantes têm historicamente sido uma população menos envolvida com o sistema penal em comparação com os nativos dos Estados Unidos. Contrariamente às crenças populares ou às narrativas que buscam criminalizar as migrações, esses dados revelam que os imigrantes, historicamente, são menos envolvidos com o sistema penal em comparação com os nativos dos Estados Unidos.

Ainda de acordo com Abramitzky (2024), embora os dados não expliquem exatamente porque houve um declínio acentuado na taxa de encarceramento de imigrantes

nos EUA o autor descarta três argumentos que são normalmente apontados: primeiro, o declínio não é causado pelo aumento das taxas de encarceramento de americanos negros, pois o declínio também é evidente entre imigrantes comparados apenas a homens brancos americanos; segundo, não é resultado de mudanças nas características dos imigrantes, como país de origem, idade, raça, estado civil, estado de residência ou nível de escolaridade. Desse modo o autor aponta que a menor escolaridade dos imigrantes indicaria taxas de encarceramento mais altas; e por último, não é devido à deportação de infratores imigrantes, já que o declínio é observado mesmo entre imigrantes cidadãos dos EUA que não podem ser deportados - e o aumento nas deportações ocorreu apenas por volta do ano 2000, enquanto o declínio começou na década de 1960 (ABRAMITZKY, 2024, p.4).

Certo que os dados mais atuais se referem à realidade do norte das Américas e que não explicam as razões de tal tendência, é possível apontar para alguns fortes argumentos. De um lado Abramitzky (2024) afirma que uma possível razão para essa divergência diz respeito ao fato de que imigrantes com menor escolaridade podem ter sido relativamente menos impactados por mudanças estruturais na economia, como a globalização e o avanço tecnológico que favorece certas habilidades, as quais afetaram negativamente os homens nascidos nos EUA com menor escolaridade (ABRAMITZKY ET AL. 2006; PERI E SPARBER 2009). De outro lado, podemos estender estes argumentos reservando suas peculiaridades se observarmos que o migrante atravessou inúmeras dificuldades para chegar a se fixar em um lugar, que espera ser seguro para ele e para criar seu projeto migratório. Assim, o desejo de construir uma vida melhor, de usufruir das oportunidades que o novo lugar oferece, de poder gozar de uma paz que lhe fora privada em seu lugar de origem, constituem parte das razões por trás de um não envolvimento nos crimes. Um número significativo de migrantes tem qualificação profissional e diploma universitário, fato que poderia favorecer sua contratação, mas que também dá chance à exploração, já que não há reconhecimento institucional de suas habilidades. A demonstração de que a imigração não tem qualquer impacto sobre o crime não mobiliza a atenção daqueles que seguem buscando instrumentalizar narrativas que favoreçam seus interesses.

Instrumentalização das narrativas sobre migrantes

Para seguir na reflexão sobre a instrumentalização das narrativas dos deslocamentos, é importante contextualizar duas expressões frequentemente usadas nos argumentos que se referem aos fenômenos migratórios: "forçada" e "crise humanitária". Essas palavras descrevem e legitimam arbitrariamente certas experiências em detrimento de outras.

Quando se fala em "migrações forçadas", é um equívoco pensar que existe um consenso sobre essa ideia. Nos textos de defensores da livre circulação e daqueles que pregam a ereção de muros, os motivos que levam alguém a migrar deixam de contemplar realidades que, para muitos, não parecem tão óbvias. As narrativas veiculadas legitimam ou criminalizam os deslocamentos de acordo com interesses que não obedecem a princípios altruístas ou de compaixão. As principais razões comumente utilizadas para descrever a migração forçada incluem uma combinação de fatores naturais, sociais e climáticos. Entre as razões, estão conflitos armados e guerras, que obrigam indivíduos e famílias a abandonar suas casas para escapar da violência e perseguição. A perseguição baseada em raça, religião, nacionalidade, pertencimento a um grupo social específico ou opiniões políticas, frequentemente perpetrada por governos, grupos paramilitares ou outras entidades, também força a migração. Desastres naturais, como terremotos, furacões, enchentes, secas e erupções vulcânicas podem destruir habitações e infraestrutura, forçando pessoas a se deslocarem para áreas mais seguras. Crises econômicas severas levam à migração forçada quando as condições de vida se tornam insustentáveis devido ao desemprego em massa e à falta de recursos básicos. Mudanças climáticas exacerbam eventos climáticos extremos e contribuem para a degradação ambiental, como a desertificação e o aumento do nível do mar, tornando certas áreas inabitáveis. Violações dos direitos humanos, incluindo tortura, prisões arbitrárias, execuções extrajudiciais e outras formas de violência, também são causas de migração forçada. Grandes projetos de desenvolvimento, como a construção de barragens, estradas e instalações industriais, podem desapropriar terras e forçar comunidades inteiras a se deslocarem. Finalmente, a instabilidade política, incluindo golpes de estado, regimes repressivos e colapsos governamentais, cria ambientes inseguros e imprevisíveis, levando à migração forçada. Essas razões são frequentemente interconectadas, criando situações complexas em que os migrantes são forçados a deixar suas casas em busca de segurança e melhores condições de vida.

É importante lembrar que, muitas vezes, indivíduos se veem forçados a migrar não apenas por razões pessoais, mas também por laços familiares e aspirações de uma vida melhor. Um exemplo disso é uma mãe que, apesar do medo e das incertezas, decide acompanhar seu filho em busca de um futuro mais seguro e próspero, deixando para trás sua terra natal marcada pela violência e pela falta de oportunidades. Além disso, há aqueles que são compelidos a partir por decisões governamentais, como políticas de reassentamento forçado ou expulsão, que os obrigam a abandonar suas casas e comunidades contra sua vontade. No entanto, somente o que faz parte das convenções e acordos internacionais e reconhecido como legítimo, recebe potencialmente alguma forma de proteção e determina experiências distintas no projeto migratório de alguém. Dependendo de quem se é e do local em que este projeto migratório é pretendido, mesmo diante da formalização legal da permanência neste território, não existem garantias de que os direitos serão respeitados, pois o indivíduo é constantemente desafiado pela falta de reconhecimento e pela perpetuação de estigmas negativos.

Já segundo a Agência da ONU para Refugiados (ANCUR/UNHR, 2023):

uma crise humanitária é uma situação em que há uma ameaça significativa à saúde, segurança ou bem-estar de uma grande população, geralmente resultante de conflitos armados, desastres naturais, epidemias, ou deslocamento forçado. Essas crises requerem uma resposta urgente para salvar vidas, aliviar o sofrimento e proteger a dignidade humana” (ANCUR/UNHR, 2023).

Os principais aspectos incluem deslocamento forçado, por meio dos quais populações fogem de suas casas devido a conflitos, violência ou perseguição, resultando em refugiados e deslocados internos que enfrentam condições precárias; escassez de recursos, com falta crítica de alimentos, água potável, abrigo e cuidados médicos, tornando a sobrevivência diária um desafio; quebra de infraestruturas, onde serviços essenciais como hospitais e escolas são destruídos, dificultando a entrega de ajuda humanitária e aumentando os riscos à saúde pública; violação dos direitos humanos, com ocorrência de violência sexual, recrutamento de crianças-soldados, tortura e outras formas de abuso, necessitando proteção urgente; e resposta internacional, que requer coordenação entre ONGs, agências da ONU, governos e doadores privados, mobilizando recursos financeiros.

Os termos "crise" e "humanitária" mobilizados na definição destes contextos carregam sentidos próprios que valem uma reflexão. Entendemos que a crise humanitária não se limita às realidades em que o consenso é construído de forma a reforçar determinados argumentos que atribuem à insuficiência de recursos a impossibilidade de intervenção. Trata-se de: "uma crise que é também moral, que impede que se de acolhimento ao outro independentemente de sua origem, cor, credo ou identificação sexual" (MALLARD, 2020, p.18-19). Entendemos, ainda, que não podemos ser ingênuos e acreditar que estas crises se resumem à falta de ação dos poderes públicos por insuficiência de recursos. Para tanto, basta observarmos a forma diferente como os migrantes são tratados, dependendo de sua proveniência, raça e gênero e de como podem contribuir com as economias locais. Podemos perceber que os esforços para acolher uns não são os mesmos dispensados para recusar outros.

A "crise humanitária" observada nesse contexto, também revela a falta de empatia e humanidade para com as comunidades afetadas pelas migrações forçadas, evidenciando uma solidariedade seletiva. Essa humanidade condicional desumaniza certos corpos e credos, ao mesmo tempo em que estende apoio incondicional para aqueles considerados semelhantes. Um exemplo recente é a recepção de migrantes ucranianos no Brasil após o início do conflito na Ucrânia (MAIS DE 400 REFUGIADOS..., 2023). No Brasil, políticas de apoio aos refugiados ucranianos incluíram a criação de vias facilitadas para a concessão de vistos humanitários e medidas de acolhimento, evidenciando um esforço conjunto entre o governo e organizações da sociedade civil. Além disso, houve iniciativas de integração que ofereciam suporte psicológico, acesso ao mercado de trabalho e assistência em português para facilitar a adaptação. Esse apoio expressa uma empatia particular para com as vítimas de certos conflitos, em contraste com a abordagem muitas vezes negligente para com migrantes de regiões onde a violência e a crise humanitária são recorrentes. Essa distinção no tratamento revela como a narrativa da solidariedade é moldada de acordo com a origem e o perfil do migrante, reforçando, por meio das políticas, uma hierarquização implícita da humanidade.

A falta de empatia em relação aos migrantes vindos de países africanos é uma realidade cruel que muitas vezes se manifesta em tragédias evitáveis, revelando a desumanização dessas vidas. Um caso emblemático foi o do jovem congolês que morreu no aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, após dias sem receber atendimento médico adequado ou qualquer tipo de apoio assistencial (IMIGRANTE QUE MORREU..., 2024). Ao desembarcar no Brasil, ele buscava refúgio e uma chance de reconstruir sua vida, mas, fragilizado, acabou ignorado pelas autoridades e pelo sistema que deveria acolhê-lo.

Sua situação de vulnerabilidade foi desconsiderada, e o suporte necessário, tanto médico quanto humanitário, não foi providenciado. Esse episódio, além de trágico, ilustra o desprezo e a negligência reservados a migrantes de determinadas origens, evidenciando o tratamento desigual com base na nacionalidade e na cor da pele. Em contraste com a acolhida demonstrada aos migrantes de outros países, especialmente europeus, a morte do jovem congolês levanta questões sobre o racismo estrutural e a falta de políticas de assistência eficazes para migrantes não brancos. A narrativa em torno de suas vidas, quando comparada à de migrantes de regiões mais favorecidas, revela uma hierarquização da empatia, que legitima e naturaliza o sofrimento de uns enquanto exalta a solidariedade com outros. Essa abordagem seletiva reforça estereótipos e contribui para um sistema de exclusão que desumaniza pessoas em situação de extrema vulnerabilidade, impedindo o acesso aos direitos básicos de dignidade e proteção.

Na instrumentalização da narrativa das migrações no Sul Global, observamos frequentemente discursos que apresentam esses fluxos humanos com números alarmistas e termos que evocam perigo. Esse tipo de cobertura transforma as vítimas em responsáveis pelos contextos adversos que enfrentam, como se a situação fosse de sua própria criação. Ao longo dos anos, é comum encontrar manchetes sensacionalistas nas mídias regionais, bastando uma rápida pesquisa online. Em 2018, por exemplo, lemos sobre a "caravana de migrantes desautorizados atravessando a fronteira sul da América Latina";¹ em 2022, "nova onda de refugiados ameaça a estabilidade da região";² e em 2023, "recorde de deslocamentos internos pressiona países do Cone Sul". Essas matérias, com narrativas que demonizam os migrantes, acabam fortalecendo discursos de rejeição e preconceito, criando uma imagem de inimigo que ameaça o bem-estar local. Essas construções narrativas não são aleatórias, servem a propósitos estratégicos que consolidam a hegemonia de grupos dominantes e mantêm uma ordem social excludente. O estrangeiro, enquanto "outro", nesse lugar que lhe foi atribuído e que o percebe enquanto ameaça, também fortalece a ideia de identidade nacional.

Nessa lógica, faz-se oportuno citar as contribuições de James Baldwin em sua análise sobre a construção das identidades raciais. O conceito apresentado por Baldwin em *"I'm Not Your Negro"*, de 1979, destaca a construção social e histórica das identidades raciais nos Estados Unidos, na qual a opressão de um grupo fortalece a posição hegemônica de outro. Baldwin (1979) argumenta que a identidade negra foi moldada e definida em relação à supremacia branca, na qual o negro é constantemente posicionado como o "outro" para sustentar a superioridade racial dos brancos. Essa dicotomia sugere que a existência de uma identidade negra oprimida é necessária para que a identidade branca

mantenha seu lugar privilegiado. Em outras palavras, a opressão racial não apenas subordina os negros, mas, simultaneamente, consolida e reforça a hegemonia branca. O autor expõe como essas identidades raciais são interdependentes, cada uma existindo e ganhando significado, em função de a outra ocupar o lugar que lhe foi atribuído pela estrutura social e histórica do racismo. Desse modo, não há como deixar de fora desta reflexão o racismo enquanto pano de fundo e régua, que mede o valor de uma pessoa como base na sua cor e a quantidade de humanidade que este merece. O racismo é assim um elemento determinante nas narrativas e na forma como são instrumentalizadas as narrativas que descrevem os deslocamentos forçados de países considerados como do terceiro mundo.

Quando apontamos para uma instrumentalização das narrativas, reconhecemos que existem grupos específicos que são alvo de maneira deliberada, servindo ao propósito de manutenção de uma hierarquia inventada. Acreditamos, ainda, que essas são tentativas históricas de restabelecer uma ordem premeditada diante dos avanços e conquistas no âmbito dos direitos humanos e sociais. Como uma espécie de elástico da humanidade, quando mais um grupo puxa para um lado, maior é a tração no sentido contrário. É isso que assistimos hoje nos discursos populistas e conservadores. Sob o pretexto da liberdade de expressão, não nos surpreendemos com mensagens que fragilizam laços tão necessários para permanecermos humanos e para a inclusão das diferenças nessa ordem que exclui. Essa ordem, em que a humanidade é arbitrariamente estendida, soma-se à criminalização de intervenções dirigidas a grupos e indivíduos que não gozam de um estatuto que os reconhece enquanto semelhantes.

Para exemplificar este fenômeno, retomamos as medidas adotadas na França para penalizar e punir os que oferecem ajuda aos migrantes não europeus/não brancos. Essas práticas de criminalização abrangem indivíduos e organizações que atuam na esfera humanitária. Desde os anos 2000, a existência do delito de solidariedade na França tem sido objeto de intenso debate. Foi a partir de 2018 que testemunhamos a implementação de uma legislação que penaliza aqueles que prestam solidariedade a estrangeiros em situação irregular. De acordo com o artigo L622-1 do Código de Entrada e Permanência de Estrangeiros e do Direito de Asilo, conhecido como “delito de solidariedade”, qualquer pessoa que facilite ou tente facilitar a entrada, circulação ou permanência irregular de um estrangeiro em território francês pode enfrentar até cinco anos de prisão e uma multa de 30.000 euros (2022).³ Esse fenômeno, frequentemente descrito como a criminalização da solidariedade, abrange tanto a ajuda humanitária quanto o policiamento das ações humanitárias. A noção de solidariedade ganhou uma

nova importância, pois sua prática é cada vez mais contestada, marcando uma “solidariedade contestatória” que influencia as relações entre o Estado e a sociedade civil (DELLA PORTA e STEINHILPER, 2021). A ajuda humanitária, por outro lado, baseia-se em princípios de independência, neutralidade e imparcialidade, cujas ações e declarações não deveriam ser politicamente interpretadas (AGIER E LE COURANT, 2022). Assim, o termo “ajuda a pessoas em situação irregular” é usado para englobar a orientação política e humanitária dos atos criminalizados (DU JARDIN, 2022). A criminalização da solidariedade soma-se, dessa forma, ao cenário que favorece e fortalece a *weaponização* das narrativas sobre os migrantes.

Nesse sentido, a *weaponização* das narrativas sobre migrantes representa uma ameaça crescente para as democracias liberais, que precisam encontrar um equilíbrio entre proteger suas fronteiras e manter seus valores humanitários. A falta de uma abordagem coerente e informada pode levar a políticas mais restritivas e a um enfraquecimento dos direitos humanos e das liberdades. Para mitigar essa instrumentalização, é crucial que os formuladores de políticas promovam publicamente as narrativas que reconheçam o valor da diversidade e a contribuição da migração na construção de um país. Existem políticas migratórias que promovem deslocamentos, porém estas não são promovidas ou apresentadas ao grande público em um discurso que reforça as contribuições positivas desse movimento. Além disso, acontecem respondendo simplesmente a uma necessidade do país que acolhe, isto é, “só entra aquele que eu preciso”, submissa a critérios rigorosos. O preenchimento de categorias profissionais específicas é um deles, mas o que chama atenção na atualidade diz respeito ao envelhecimento de determinadas populações e a necessidade de mão de obra jovem.

Analogamente, a lógica hegemônica das narrativas sobre migração forçada endereçada às massas suscita medo e propaga a ideia de que pessoas vêm de além-fronteira para roubar o trabalho e disputar os “escassos” recursos do Estado. Uma parte importante da população autóctone, sentindo-se ameaçada, tende a apoiar medidas que possam restringir a entrada em seus territórios desses grupos. Esse distanciamento se reflete até mesmo na linguagem, onde grupos ou números são usados como sujeitos das frases, despersonalizando os indivíduos migrantes. Numa lógica reversa, o migrante é visto como alguém que pretende usufruir dos recursos do país de destino. No entanto, muitos migram não apenas por escolha, mas por necessidade, resultante de condições de vida insustentáveis em seus países de origem, frequentemente ex-colônias exploradas ao ponto do colapso econômico.

Com frequência, o país colonizador é escolhido como destino para tentar uma vida melhor. Fatores como a língua e a percepção de uma dívida simbólica podem influenciar essa escolha. Tanto os migrantes quanto os residentes dos países de acolhimento assumem a premissa de que um grupo está em posição de força em relação ao outro. Pouco se reconhece que os países de acolhimento também necessitam da presença dos migrantes. Estes não são apenas a força de trabalho para tarefas indesejadas pelos autóctones, mas também são essenciais para a continuidade e crescimento econômico de nações envelhecidas.

Enquanto houver aquele que é apontado como estrangeiro, haverá o outro que não o é. Baldwin (1979) sugere que a manutenção da identidade de um grupo depende da criação e perpetuação do "outro". Na experiência de deslocamento, espera-se que o migrante assimile a nova cultura, mas ele nunca será totalmente aceito como parte dela, especialmente se portar uma cor de pele que destaque essa distinção. O migrante, ao deixar sua terra natal, transforma sua percepção do familiar, que pode não mais cumprir seu papel emocional e cultural anterior.

Conhecer a própria história e origens é crucial, mas também é necessário reconhecer e adaptar traços culturais para uma convivência harmoniosa em uma sociedade diversa. Culturas em contato transformam-se mutuamente, assim como a língua evolui. A convivência de várias culturas, promovida pelos deslocamentos, resulta em uma sociedade enriquecida e dinâmica, no interior da qual as fronteiras culturais se tornam menos rígidas.

Narrativas midiáticas e políticas sobre migração na América do Sul

A mídia na América Latina desempenha um papel crucial na formação da percepção pública sobre os migrantes, muitas vezes destacando a pressão que esses grupos supostamente exercem sobre serviços públicos e o mercado de trabalho. Por exemplo, no Brasil, alguns veículos de comunicação tendem a retratar os migrantes venezuelanos como sobrecarregando os sistemas de saúde e assistência social nas cidades fronteiriças (BARBOSA *et al.*, 2024). Esse enfoque reforça uma visão de que os migrantes são um "fardo" para o país, dificultando a adoção de políticas mais inclusivas. Além disso, a cobertura da mídia frequentemente varia dependendo da origem dos migrantes. No Chile,

por exemplo, haitianos são frequentemente alvo de estigmatização, com reportagens que vinculam a imigração a problemas de segurança. Esse tipo de cobertura aumenta o preconceito e fortalece políticas restritivas, ao invés de promover uma compreensão mais humana e empática da situação dos migrantes.

Nos países da América Latina, a instrumentalização das narrativas sobre migrantes se manifesta não apenas nas políticas de contenção de fronteiras, mas também na retórica que explora a migração para angariar apoio popular em momentos de crise. Durante campanhas eleitorais, é comum observar candidatos usando a "ameaça migratória" como argumento para fortalecer discursos nacionalistas e prometer "proteção" à população local. Essa instrumentalização também se estende a questões econômicas. No contexto das crises econômicas, como no caso da Argentina, o discurso anti-imigração muitas vezes foca nos migrantes como "competidores" por empregos e recursos públicos. Dessa forma, o estado usa a migração como uma justificativa para seus fracassos econômicos e sociais, desviando a culpa de políticas ineficazes e reforçando uma narrativa de exclusão.

A estigmatização de migrantes no Sul Global é fortemente influenciada por fatores de raça e classe. Na América do Sul, migrantes de origem afrodescendente ou indígena, como haitianos no Chile e bolivianos na Argentina, enfrentam preconceitos que reforçam a visão de que eles são "culturalmente incompatíveis" com as sociedades locais. Esse fenômeno se assemelha à análise de James Baldwin (1979) sobre a construção das identidades raciais, onde o "outro" é demonizado para manter uma hierarquia social e justificar a exclusão.

O racismo, portanto, é um fator determinante nas narrativas sobre migração na América Latina, pois molda a maneira como diferentes grupos são recebidos e tratados. Essa construção racista contribui para o isolamento desses grupos e dificulta a implementação de políticas inclusivas, perpetuando a marginalização e a vulnerabilidade dos migrantes. A resposta dos países da América Latina às crises migratórias é muitas vezes limitada por recursos econômicos e pela falta de uma política coordenada de apoio. No entanto, apesar dos desafios, países como a Colômbia têm implementado programas de acolhimento para migrantes venezuelanos, mostrando solidariedade apesar das limitações (COLOMBIA VAI REGULARIZAR..., 2024). Esse esforço contrasta com a resposta de outras nações, que preferem fechar fronteiras e reforçar discursos de ameaça.

É fundamental destacar que, embora a retórica negativa seja comum, há também iniciativas de solidariedade que visam proteger os direitos dos migrantes e facilitar sua

integração. ONGs e grupos comunitários desempenham um papel importante nesse sentido, desafiando as narrativas negativas e promovendo uma visão de inclusão.⁴

Notas finais

Enquanto esse texto estava sendo elaborado, Trump foi reeleito para a presidência dos EUA e com isso, políticas ainda mais ameaçadoras foram implementadas nos primeiros 100 dias de governo, exacerbando ainda mais a *weaponização* das narrativas sobre migrantes.

Nos primeiros meses de seu novo mandato, Trump intensificou sua agenda anti-imigração com medidas extremamente restritivas, reforçando a militarização da fronteira e expandindo drasticamente o escopo das deportações. A revogação de proteções para refugiados e solicitantes de asilo, aliada à ampliação das políticas de "tolerância zero", resultou em separações forçadas de famílias e na detenção prolongada de migrantes, inclusive crianças, em condições desumanas. Além disso, sua administração adotou uma abordagem de deportações arbitrárias que, longe de se restringirem a pessoas com registros criminais, passaram a penalizar populações vulneráveis, como trabalhadores indocumentados de longa data, jovens beneficiários do DACA (Ação Diferida para Chegadas na Infância) e refugiados que haviam sido aceitos sob administrações anteriores. Esse endurecimento da política migratória dos EUA teve efeitos globais, estimulando governos de outras nações a adotarem práticas igualmente restritivas e xenofóbicas, e consolidando uma narrativa que associa a migração à criminalidade e ao colapso econômico. Como consequência, o clima de hostilidade e insegurança para migrantes e refugiados se intensificou, restringindo seus direitos e aprofundando desigualdades já existentes.

Longe de serem os países que mais acolhem pessoas oriundas da migração forçada, as nações do Sul Global e da América Latina têm enfrentado desafios específicos relacionados à *weaponização* das narrativas sobre migrantes. Esta reflexão procurou evidenciar como a instrumentalização das migrações forçadas nos países do Sul Global reforça estratégias políticas que manipulam o medo e a insegurança, desviando o foco dos problemas estruturais que impulsionam esses deslocamentos, como crises econômicas e violência. No contexto latino-americano, migrantes de países vizinhos frequentemente são vistos não como sujeitos de direitos, mas como "ameaças" à estabilidade e à identidade nacional. Esse discurso contribui para o fortalecimento de narrativas

excludentes e xenofóbicas que impedem a adoção de políticas mais inclusivas. Em vez de reconhecer a diversidade cultural e social como um recurso valioso, essas narrativas reduzem o outro a um objeto a ser assimilado ou rejeitado.

No entanto, a valorização das contribuições dos migrantes e a desconstrução das narrativas de medo e exclusão são passos essenciais para o desenvolvimento de sociedades mais justas e inclusivas na América Latina. Ao integrar e apoiar os migrantes, é possível não apenas neutralizar o impacto da *weaponização* das narrativas sobre migrantes, mas também fortalecer o tecido social com a diversidade e inovação que eles trazem. Para avançar nessa direção, é necessário que os governos e a sociedade civil na América Latina promovam uma visão de migração que respeite a dignidade e o valor de todos os indivíduos, independentemente de sua origem. Esse esforço implica em repensar as narrativas hegemônicas sobre migração e construir políticas que, em vez de reforçar estigmas, promovam um ambiente de acolhimento e inclusão, alinhado aos princípios de justiça social e solidariedade.

Notas

1 Disponível em: <https://theconversation.com/a-new-wave-of-venezuelan-refugees-would-threaten-a-humanitarian-crisis-latin-america-could-learn-from-europe-238345>..

2 Disponível: <https://oglobo.globo.com/mundo/noticia/2024/05/14/numero-de-deslocados-internos-bate-recorde-em-2023-quando-a-quase-76-milhoes-de-pessoas.ghtml>..

3 Disponível em: <https://www.vie-publique.fr/eclairage/18715-du-delit-de-solidarite-au-principe-de-fraternite-lois-et-controverses>.

4 Disponível: <https://carreiras.totidiversidade.com.br/instituicoes-e-ongs-para-refugiados-e-migrantes/>

Referências

ABRAMITZKY, R.; PLATT BOUSTAN, L.; JÁCOME, E.; PÉREZ, S.; TORRES, J.D. Law-Abiding Immigrants: The Incarceration Gap Between Immigrants and the US-born, 1870-2020. Working Paper 31440. DOI 10.3386/w31440. Disponível em: <https://www.nber.org/papers/w31440>. 2024.

AGIER, M.; LE COURANT, S. (dir.). **Babels: enquêtes sur la condition migrante**. Paris: Seuil, 2022.

BALDWIN, J. **I Am Not Your Negro**. Vintage Books, 2017.

BARBOSA, L. de A.; SALES, A.F.G.; CALCANETE NETO, A. S.; OLIVEIRA, M. A. de C. Migrantes venezuelanos e direito à saúde: percepções de técnicos de enfermagem de um hospital geral. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 34, e34036, 2024 www.scielo.br/j/physis/a/wwSC9nmy7NJ-QvyGgR65Bf8r/?format=pdf&lang=pt

COLOMBIA VAI REGULARIZAR... <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2024/06/colombia->

-vai-regularizar-ate-540-mil-imigrantes-venezuelanos-no-pais.shtml

DELLA PORTA, D.; STEINHILPER, E. (eds.). **Contentious Migrant Solidarity: Shrinking Spaces and Civil Society Contestation**. London: Routledge, 2021.

DU JARDIN, M. Solidarité en Europe: état de l'art sur la criminalisation de l'aide aux personnes en situation irrégulière. **Déviance et Société**, 46, 519-546. Disponível em: <https://doi.org/10.3917/ds.464.0109>. 2022.

IMIGRANTE QUE MORREU..., 2024 <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2024/09/04/imigrante-que-morreu-apos-passar-mal-no-aeroporto-de-sp-ten-tou-pedir-ajuda-e-foi-enterrado-no-brasil-sem-autorizacao-diz-familia.ghtml>

MAIS DE 400 REFUGIADOS... <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2023/02/24/mais-de-400-refugiados-ucranianos-receberam-visto-humanitario-do-brasil-desde-o-inicio-da-guerra.ghtml>

MALLARD, S. **A experiência de terapeutas na escuta de pessoas forçadas a migrar. Contribuições para a Psicossociologia de Comunidades**. UFRJ, Rio de Janeiro. P.18-19, 2020. Disponível em: <https://oestrangero.org/a-experiencia-de-terapeutas-na-escuta-de-pessoas-forçadas-a-migrar/>

WEINER, M. Security, Stability, and International Migration. **International Security**, 17(3): 91-126, 1992.

TEITELBAUM, M., WEINER, M. **Threatened Peoples, Threatened Borders: World Migration and U.S. Policy**, W.W. Norton, 1995

VERKUYTEN, M. Public Attitudes Towards Migrants: Understanding Cross-national and Individual Differences. **World Psychiatry**, 20(1):132-133. DOI: 10.1002/wps.20819. PMID: 33432771; PMCID: PMC7801858, 2021.

UNHR, ACNUR United Nations High Commissioner for Refugees. (2023). **Global trends: Forced displacement in 2022**. <https://www.unhcr.org/global-trends-report-2022>

Das viagens contraculturais às viagens colaborativas:

**ativismo identitário e feminismo
interseccional em plataformas digitais**



Thaís Costa da Silva

Centro Federal de Educação Tecnológica
Celso Suckow da Fonseca

Vinícius Andrade Pereira

Universidade do Estado do Rio de Janeiro



Das viagens contraculturais às viagens colaborativas: Ativismo identitário e feminismo interseccional em plataformas digitais

Resumo

Traçamos neste artigo um paralelo entre a formação e articulação de redes de mulheres brasileiras que promovem viagens colaborativas com o estilo de viagem contracultural, que teve seu auge nas décadas de 1950 e 1960. Investigamos as formas de ativismo político em torno das mobilidades turísticas construídas nessas redes. Optamos pela realização de uma etnografia, com entrevistas em profundidade, observação participante e análise de plataformas digitais. Os dados empíricos são analisados à luz das teorias sobre os movimentos colaborativos e culturais e sobre o feminismo interseccional. Os resultados demonstram que as viagens colaborativas entre mulheres da atualidade se aproximam aos ideais contraculturais de liberdade, porém com contornos mais profundos quanto à interseccionalidade do feminismo e com o uso intenso de tecnologias digitais.

Palavras-chave: viagens colaborativas, contracultura, gênero, plataformas digitais, mobilidades turísticas.

De los viajes contraculturales a los viajes colaborativos: Identidad y feminismo interseccional en plataformas digitales

Resumen

En este artículo, establecemos paralelismos entre la formación y articulación de redes de mujeres brasileñas que promueven los viajes colaborativos y el estilo contracultural de viajar, que tuvo su apogeo en las décadas de 1950 y 1960. Investigamos las formas de activismo político en torno a las movilidades turísticas construídas en estas redes. Para ello, optamos por realizar una etnografía, para lo cual realizamos entrevistas en profundidad, observación participante y análisis de plataformas digitales. Los datos empíricos se analizan a la luz de las teorías sobre los movimientos colaborativos y culturales, y el feminismo interseccional. Los resultados muestran que los viajes colaborativos entre mujeres se acercan hoy a los ideales contraculturales de libertad, pero con una interseccionalidad más profunda en cuanto al feminismo y el uso intenso de las tecnologías digitales.

Palabras clave: viajes colaborativos, contracultura, género, plataformas digitales, movilidad turística.

From counter-cultural journeys to collaborative journeys: Identity activism and intersectional feminism in digital platforms

Abstract

In this paper, we draw parallels between the formation and articulation of Brazilian women's networks that promote community travel and the countercultural style of travel that flourished in the 1950s and 60s. We investigated the forms of political activism around the tourist mobilities constructed in these networks. We chose to conduct an ethnography, with in-depth interviews, participant observation and analysis of digital platforms. The empirical data are analysed in the light of theories on collaborative and cultural movements and intersectional feminism. The results show that women's collaborative travel today is close to countercultural ideals of freedom, but with deeper contours in terms of the intersectionality of feminism and the intense use of digital technologies.

Keywords: collaborative travel, counterculture, gender, digital platforms, tourist mobility.



Introdução

Os fluxos turísticos ao redor do mundo despertam certo fascínio na sociedade em um contexto global. Conhecer novas culturas, lugares e pessoas é, contudo, um privilégio que poucos usufruem. Mas, as reflexões sobre as viagens podem ser levadas a um patamar outro que não o do viés consumista inerente ao sistema neoliberal vigente. Dentre as inúmeras possibilidades de deslocamentos e experiências turísticas, vemos movimentos de resistência a um sistema, que reivindicam liberdade de comportamentos, práticas e acessos a tempos e espaços múltiplos. Como diria De Certeau (2007), seriam estes movimentos astuciosos, que buscam adentrar em caminhos, a princípio, impedidos ou negados pelas forças dominantes.

O turismo, assim, é atravessado por contextos políticos, econômicos e até mesmo artísticos. Arquitetado socialmente para servir de benesse às classes mais abastadas, o fenômeno foi se popularizando e ganhou as massas no século XX, como Lickorish e Jenkins (2000) explicam. A massificação, porém, é um processo de padronização que em pouco ressalta a potência social e cultural desta prática.

Seguindo um direcionamento bastante distinto das massas, estavam os jovens norte-americanos das décadas de 1950 e 1960, que desenhavam a partir de seus modos de viver e refletir sobre a vida e o movimento da contracultura, termo cunhado por Theodor Rosnak em 1969. Levantando as bandeiras da liberdade sexual e de rompimento com as opressões do sistema capitalista, esses jovens viam na 'estrada' um símbolo para um modo de viver alternativo. Neste período foi publicado

LAJE

v.4 n.1

p. 144-163

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70759

o livro *On the road*, de Kerouak (1957), onde ele narra suas experiências em viagens contraculturais.

No Brasil, esse movimento ganhou visibilidade no período da ditadura militar, que se estendeu entre os anos de 1964 a 1985. Kaminski (2018) explica que os jovens pregavam um estilo de vida alternativo, marcado pelas viagens de mochila que davam um tom imprevisível em suas vidas, frente à previsibilidade do sistema militar que os oprimia. Esse “estilo contracultural das viagens” se associa ao Tropicalismo, em que os artistas, principalmente os músicos, entoavam a revolução.

Nesse processo, no pós-guerra, o turismo passava a se massificar. A revolução das mochilas, no entanto, não se refere ao turismo de massa, mas a práticas específicas de viagem que em sua forma mais radical eram um modo de sair do sistema, uma crítica à sociedade e às instituições. Práticas estas que estavam diretamente ligadas, nas décadas de 1960 e 1970, aos movimentos de contracultura. (KAMINSKI, 2018, p.11).

Como a repressão a esses grupos era grande, por se posicionarem contra o sistema, muitos jovens tiveram que buscar exílio em outros países, levando o caráter das mobilidades a um nível migratório, além das viagens turísticas. Neste mesmo período houve um avanço do feminismo, onde as figuras femininas buscavam se distanciar das performances de gênero socialmente construídas e esperadas, como Kaminski e Vieira (2020) apontam. Figuras como Rita Lee e Gal Costa se destacaram no movimento contracultural, mas ainda eram minoria entre os homens neste meio musical.

Contudo, é curioso notar que, mesmo após o fim do período ditatorial no Brasil e com grandes mudanças nas práticas turísticas em um contexto global, esse movimento de resistência associado ao ato de viajar permaneceu. Não o nomeamos aqui como contraculturais, mas como colaborativos, seguindo uma ideia de coletividade, que embora fosse também fundamental dentre os jovens contraculturais, o termo segue hoje uma linha muito associada às tecnologias de informação e comunicação.

Tomando em perspectiva as inquietações vividas pela geração beat, em que jovens norte-americanos da década de 40 associavam o trabalho artístico a experiências sexuais, com o uso de drogas e a realização de viagens (CHAVES JUNIOR, 2013), refletimos sobre os novos contornos das práticas turísticas que muito se diferenciam dos padrões massivos que ganharam corpo no período da industrialização. Em especial, nos interessa investigar as articulações entre mulheres cis e transexuais, que incluem nestas reivindicações sua emancipação e a desconstrução de papéis sociais de gênero

e etnia a partir da formação de redes. Buscamos, assim, analisar as formas de ativismo identitário construídas pelas integrantes dessas redes, que têm como suporte as plataformas digitais para as suas interações.

Redes colaborativas e as influências do estilo de viagem contracultural

"Aos poucos a viagem foi me ensinando muitas formas colaborativas não só de viajar, mas de viver". A paulista e microempresária Marta de 29 anos no momento da entrevista, que atualmente mora no Rio de Janeiro demonstrou bastante satisfação ao se descrever como uma pessoa que preza por ações colaborativas. Ela acredita no movimento como algo que reverbera em melhores condições de vida para ela para a construção de uma sociedade melhor. O termo colaborativo vem sendo empregado em diversas práticas que priorizam o consumo coletivo e/ou compartilhado, envolvendo valores monetários ou variados tipos de permutas. Por vezes, essas práticas são exercidas como formas de evitar o mercado, minimizá-lo ou boicotá-lo, como Fournier (1998) explicita.

Contudo, ele participa também de um movimento atrelado a negociações mercadológicas, como um dos vieses construídos pela lógica neoliberal. Sua definição é muito plural e se intercepta com diversos outros termos que enfatizam um aspecto ou outro dessas práticas tomadas em conjunto, como o *sharing economy* (economia compartilhada), *gift economy* (economia da dádiva), *gig economy* (arranjos alternativos de emprego por plataformas), *access economy* (produção com benefícios ambientais), *on-demand economy* (trabalho por demanda), *we-conomy* (baseado na coletividade). Conforme Dredge e Gyimóthy (2017) ressaltam, essa prática em muito se intensificou em razão do uso de novas tecnologias de comunicação e informação, que permitiram desenvolver muitas das suas operações.

De modo geral, os ideais que corroboram estes movimentos possuem antecedentes de períodos bem anteriores à existência da internet e mesmo do computador. A teoria da dádiva, explicitada por Marcel Mauss em 1925 (2015), por exemplo, já apontava um sofisticado sistema de trocas e parcerias que movimentava a economia de diversos povos e que se aplicava a todos os tipos de sociedade, mesmo na contemporaneidade. No movimento contracultural, as viagens foram tomadas como símbolo de liberdade e resistência à opressão. Estava relacionada à ida a festivais de música, ao uso de drogas,

à liberdade sexual e à formação de uma rede de amizade (CHAVES JÚNIOR, 2013), atravessamentos que também podem ser notados nas redes colaborativas que têm na coletividade uma possibilidade que confere maior valor nas experiências de viagem.

A colaboração desponta então como uma forma de resistência ao turismo de massas, formato preponderante na sociedade global. Seja por valores políticos, ao buscar o bem-estar coletivo, ou mesmo pela simples busca de alternativas econômicas de deslocamento que possibilitasse o acesso às viagens. O entendimento do turismo como um mercado promissor na conjuntura capitalista do século XIX e XX se balizou nos ideais do próprio sistema que o consolidou. O individualismo, o consumo e a organização típica da modernidade levaram a um desenvolvimento do mercado de viagens padronizado e baseado na produção em escala (LASH; URRY, 1987).

Neste sentido, os viajantes contraculturais subvertem o sistema dominante das viagens ao prezar pelos deslocamentos que se distanciavam do ideal consumista estimulado pelas campanhas publicitárias. Eles levavam poucos pertences, pegavam muitas caronas para se deslocar, acampavam, viajavam em grupos e não usufruíam dos equipamentos e serviços turísticos oferecidos pelo mercado. Esse estilo alternativo de viagens era praticado especialmente pelos jovens estadunidenses, mas que vigorou no Brasil, sobretudo, no período ditatorial militar (KAMINSKI, 2018).

O movimento colaborativo que se desdobra na atualidade, mantém certas características, em especial, a coletividade, a busca do compartilhamento do consumo - como é o caso da carona - e a busca por um distanciamento do termo "turista", que muito ficou associado à prática massiva e causadora de grandes impactos negativos às localidades. É interessante aos viajantes serem percebidos mais como "locais" do que como "visitantes", o que se associa ao desejo de interagir e criar vínculos com os moradores da localidade visitada (COSTA, 2021).

No entanto, as viagens colaborativas apresentam novos contornos e bandeiras muito difundidas entre os integrantes das redes. O discurso da sustentabilidade se coloca dentre os viajantes como uma das grandes preocupações, tanto que até mesmo grandes cidades turísticas, como Amsterdã, buscam criar mecanismos de fortalecimento ao consumo compartilhado (DREDGE; GYIMÓTHY, 2017). Não obstante, os formatos e tipos de interações sociais correspondentes aos processos colaborativos atuais só puderam se concretizar a partir da criação e do uso das plataformas digitais, que contribuem para reforçar as negociações e permitem novas possibilidades de agrupamentos em rede. A utilização de ferramentas e recursos tecnológicos inerentes ao capitalismo contemporâ-

neo e informacional (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009) para buscar alternativas de consumo que fogem aos ideais tradicionais do consumo torna este movimento mais complexo.

Mediação tecnológica, fricções e assimetrias

O ato de se aventurar pelas estradas em um período de repressão política em favor de um modo de vida mais libertário estava apartado das mediações tecnológicas que conhecemos hoje. A articulação entre os viajantes alternativos ocorria até mesmo de forma velada, com o intuito de evitar que fossem perseguidos pelas forças policiais e militares. O chamamento ao movimento era feito, muitas das vezes, por meio das músicas. Como a canção composta por Gilberto Gil e Liminha e lançada em 1984, "Vamos fugir".



Vamos fugir deste lugar, baby!
Vamos fugir
Tô cansado de esperar
Que você me carregue
(Trecho da música Vamos fugir,
de Gilberto Gil e Liminha, 1984)

Para parte dos viajantes contemporâneos que buscam as práticas colaborativas, a influência da rebeldia contracultural ainda se apresenta, porém, com a inclusão/trans- formação de alguns elementos. Com o desenvolvimento e a popularização da Internet no mundo, o mercado do turismo se beneficiou das ferramentas disponíveis de venda *online* e rapidamente se expandiu nos meios digitais. As viagens de massa foram perdendo um pouco de seu espaço para as viagens mais segmentadas e mesmo personalizadas que o mercado passou a criar, como forma de expansão ligada às características do modelo capitalista vigente, mais flexível (LASH; URRY, 1987). As transportadoras, os meios de hospedagem, as agências de viagens e uma série de empresas que constituem o mercado de turismo, se informatizaram e construíram presença nos meios digitais e *online*.

No cenário atual, a intensa utilização de plataformas digitais transforma essas ferramentas de meros suportes a produtoras do social, no que Van Dijck, Poell e De Waal

(2018) intitulam de "plataformização da cultura". Alijadas de neutralidade, as plataformas atuam como mídias sociais que participam de nossas vidas em diferentes âmbitos, como utilizar um serviço de transporte privado, encontrar um parceiro sexual ou organizar a própria viagem. São tantos os serviços turísticos ofertados em plataformas digitais, que podemos entender o movimento como uma 'plataformização do turismo'. Dentre os mais diversos exemplos que podemos indicar estão as *online travel agencies*, ou agências de viagem online, como a Booking.com, as plataformas de avaliação de serviços, como o TripAdvisor e as plataformas de hospedagem em residências, como a Airbnb (com fins lucrativos) e o Couchsurfing (sem fins lucrativos).

No que tange à hospedagem colaborativa, a oferta de residências em redes organizadas *online* por meio de plataformas digitais sugere alguns perfis. Viajantes que desejam se apropriar dos destinos como um local e/ou que buscam somente uma redução de custo da sua viagem, o que tem se tornado também um negócio bastante promissor. Algumas empresas se colocam como intermediárias entre os viajantes e os anfitriões, lucrando a partir de taxas de serviços e anúncios publicitários. Outras, sem fins lucrativos, buscam ampliar o acesso das viagens e contribuir para mudanças nos modos de viajar.

Os discursos em torno da liberdade continuam dentre os jovens, contudo as tensões acerca das identidades de gênero, etnia e orientação sexual vigoram em um campo onde os movimentos sociais feministas, negro e LGBTQIAP+ se fortalecem. Muitas das narrativas reproduzidas em algumas plataformas, como a rede Couchsurfing, que prega um ideal de viagem baseado na troca não monetária de hospedagem, denotam os valores a partir da ideia de comunidade e compõem a imagem que se forma da marca, que para Fontenelle (2002), está diretamente associada ao consumo de estilos de vida. "Viaje como um local", é o lema do Airbnb. "Compartilhe experiências autênticas de viagem", defende o Couchsurfing. "Uma rede focada na valorização da cultura negra", é como se identifica o Diaspora.black. Essas empresas constroem seu significado a partir do que existe no mundo além das imagens expostas nas plataformas e se baseiam na historicidade e em valores sociais, uma materialidade das significações.

Algumas dessas plataformas também resultam de movimentos políticos e sociais que buscam democratizar o acesso às viagens e estimular diferentes modos de viajar (COSTA, 2021). São iniciativas, a princípio, sem fins lucrativos, e que já reúnem uma grande quantidade de participantes, como é o caso dos grupos de brasileiras vinculados ao Facebook. O Couchsurfing das minas e trans #Elenão, o Couchsurfing das minas

na Europa e o Couchsurfing das Pretas, que unem as práticas colaborativas aos ideais ativistas feministas, onde punham as interseccionalidades, e incitam um maior agenciamento desse perfil de usuário. As participantes compartilham nas redes informações e dicas sobre as viagens e discutem sobre como é ser uma mulher viajante em diferentes destinos turísticos. De modo geral, elas realizam viagens de baixo custo, pedindo caronas e se hospedando nas residências umas das outras, oportunidades impulsionadas pelas plataformas digitais.

O Couchsurfing das minas e trans #Elenão foi o primeiro dos três a ser criado, em 2014. Ele enfatiza o tom político e identitário no nome, ao incluir dentre as integrantes as mulheres transsexuais, após algumas discussões no grupo. O #Elenão se refere ao posicionamento político contra o ex-presidente da república Jair Bolsonaro, que manteve uma política autoritária e repressiva contra grupos socialmente oprimidos, como as mulheres e a comunidade LGBTQIAP+.

O Couchsurfing das Pretas surgiu em 2015, em razão de conflitos ocorridos no primeiro grupo. As mulheres pretas não se sentiam totalmente acolhidas pelas mulheres brancas e decidiram criar um grupo fechado de acordo com seus anseios. Já o grupo Couchsurfing das minas na Europa foi criado em 2016 para concentrar as articulações em torno da troca de hospedagem e informações sobre viagens exclusivamente na Europa.

Esse viés colaborativo, contudo, não se limita à coesão de uma produção coletiva harmônica, de uma participação horizontalizada mais democrática e politizada. Neste cenário, há também muitas desigualdades no acesso aos meios por grande parte da população. Murdock (2013) ressalta que nas mídias digitais, há problemas como o crescimento dos fundamentalismos, que provocam o fechamento dessas redes a quem é de fora, marginalizando-os; a consolidação dos estados de segurança, que intensificam os mecanismos de vigilância por meio da participação de todos; e a adoção global da mercantilização, em que poucas organizações têm acesso a uma série de dados que são negociados e vendidos a outras empresas. As fricções regulatórias das plataformas, materializadas em seus algoritmos e gramáticas excludentes, somam-se às fricções regulatórias típicas do funcionamento do turismo, como os passaportes, os vistos, as alfândegas. As desigualdades nos acessos são constituintes do regime das mobilidades, conforme Freire-Medeiros e Lages (2020) explicitam e evidenciam as estruturas de poder vivenciadas pelos viajantes.

O surgimento desses grupos aqui pesquisados e de tantos outros relacionados à hospedagem colaborativa mais segmentados são decorrência de uma série de problemáticas ocorridas em plataformas mais gerais, como o Airbnb e o Couchsurfing. Alguns dos usuários da plataforma Couchsurfing alegam que após uma mudança para a tipologia *B-corp* houve uma série de mudanças que desagradaram muitos membros da rede mais antigos, conforme reportagem do jornal The Guardian de 2011. As chamadas *Benefit Corporations* fazem parte de uma tipologia certificada pela *B-Lab*, organização que intenta contribuir para a construção de uma nova legislação nos EUA, situando as *B-Corps* entre as organizações sem fins lucrativos e as empresas lucrativas, que buscam resolver problemas ambientais e sociais.

Uma das queixas veio principalmente das mulheres, que relataram um sentimento de insegurança na plataforma em relação à interação com homens que faziam o perfil na plataforma com o intuito de selecionar uma parceira sexual, por exemplo. No caso da plataforma Airbnb, a querela envolveu denúncias de discriminação racial vividas principalmente por negros e asiáticos. Seus pedidos de hospedagem constantemente negados e as ofertas de hospedagem menos disponibilizadas dentre as buscas despertaram suspeitas dentre os usuários, discriminação que posteriormente foi comprovada por estudos como o de Edelman e Luca (2014).

Após diversas mobilizações contra problemas desta seara envolvendo as plataformas digitais que pregavam a colaboração e o compartilhamento como principais bandeiras, o movimento se fragmentou e alguns grupos se mobilizaram na construção de ambientes mais favoráveis de interação e trocas. A hipermobilidade tão valorada socialmente, também revela grandes assimetrias que diminuem ou ampliam os acessos às viagens de acordo com características como cor, gênero e classe (SHELLER, 2018). As fricções envolvendo esses marcadores sociais revelam modos distintos de experimentação das viagens, tanto nos movimentos contraculturais das décadas de 1950 e 1960, quanto nas dinâmicas colaborativas atuais que envolvem as plataformas digitais. Nesse jogo de poder e dominância, coletivos de mulheres, negros e a comunidade LGBTQIAP+ realizam movimentos astuciosos para driblar as políticas de negação que tanto os afeta e talvez buscar o que Sheller (2018) defende como uma "justiça das mobilidades", que minimiza algumas das ancoragens que dificultam o acesso às mobilidades desejadas.

Metodologia

Nosso caminho metodológico segue uma abordagem qualitativa, de cunho etnográfico. Partimos de uma fundamentação teórica sobre os movimentos contraculturais e colaborativos e as mediações tecnológicas. Como temas transversais, porém de extrema relevância para a discussão, estão os estudos feministas interseccionais, visto que tratamos especificamente da articulação de redes de mulheres.

A parte empírica do trabalho inclui uma etnografia multisituada (MARCUS, 2011) nos grupos Couchsurfing das minas e trans #Elenão, Couchsurfing das Pretas e Couchsurfing das minas na Europa, vinculados à plataforma Facebook. O caráter multisituado e móvel da metodologia está no acompanhamento de ações em meios digitais e *online* em diversas partes do Brasil e do mundo, em razão da hipermobilidade das interlocutoras, que inclui o movimento físico das pessoas em razão do turismo ou das migrações, dos objetos que as acompanham, das ideias e das comunicações (BUSCHER; VELOSO, 2018).

Além do acompanhamento ativo das interações que ocorreram nas redes entre os anos de 2017 e 2022, também foram realizadas entrevistas em profundidade com treze participantes, que foram selecionadas a partir de uma análise dos comentários nas redes. As participantes que foram entrevistadas se demonstraram bastante ativas nos grupos e possuem experiências distintas nos modos de uso das plataformas e nas práticas de viagem. Algumas entrevistas aconteceram de forma presencial e outras *online*.

Pude estabelecer um contato maior com algumas das interlocutoras na Europa, em ocasião do período em que morei em Madri, para a realização do estágio doutoral na Universidade Complutense de Madri. Conversei com algumas integrantes dos grupos que estavam morando na Europa e buscavam criar vínculos sociais com outras brasileiras que estavam pela Europa. A minha mobilidade enquanto pesquisadora se desenhou a partir das relações que estabeleci com elas e também quando recebi em minha residência no Rio de Janeiro uma das participantes que pediu hospedagem em um dos grupos. Os passeios que fizemos juntas, as conversas *online* e *offline* no Rio de Janeiro e em Madri, compuseram as experiências móveis desta pesquisa.

Analizamos as plataformas utilizadas, suas ferramentas e instrumentos que contribuem para a realização das viagens pelas mulheres pesquisadas. Partimos da ideia de que as gramáticas desses mediadores tecnológicos podem modular certos comportamentos de viagem entre as participantes, algo que se afasta da realidade dos

movimentos contraculturais das décadas de 1950 e 1960. Os ambientes *online* e *offline* são considerados aqui, não como realidades distintas e apartadas uma da outra, mas como partes dialógicas de um contexto social complexo. Por essa razão, são adotados métodos de observação e análise digitais para pensar a realidade social em questão, no que Miller (2018) descreve como antropologia digital.

As análises sobre os dados empíricos partiram da classificação em eixos que incluíram estilo de vida colaborativo, ativismo, formação de redes de apoio e usos das plataformas digitais. Todas as subtemáticas foram exploradas nas entrevistas e na observação no campo. A seleção das entrevistadas ocorreu a partir de critérios que incluem o nível de interação na plataforma, a ressonância das publicações (medida a partir dos comentários e reações) e a relação com discussões sobre tópicos de interesse, como racialização, feminismo, orientação sexual e conflitos políticos.

Resultados e discussão

Em pleno movimento
Meu corpo é um instrumento
Eu sopro aos sete ventos
Pra você me escutar
Pra você me ver
Pra me ouvir falar
Disso tudo
Essa melodia não acaba
Quando eu resolver parar de cantar!
(Trecho da música "Com a boca no mundo",
de Rita Lee, 1976)

Na literatura de viagem se destacam como grandes exploradores e aventureiros figuras como Marco Polo, um mercador veneziano que descreveu sua visita à Ásia aos Europeus no século XIV no livro *As viagens de Marco Polo*. Passados centenas de anos, mesmo com o desenvolvimento do mercado turístico na Europa e em outros continen-

tes, as viagens continuaram a ser protagonizadas em grande parte por homens brancos. Kaminski e Vieira (2020) apontam uma restrição de acesso às viagens pelas mulheres no período da contracultura, pois a elas ainda estava destinada a tarefa do cuidado e à conduta submissa. Os homossexuais tampouco eram incluídos nesse tipo de mobilidade, visto que a prática indicava certa virilidade entre os viajantes.

Às mulheres negras, as mobilidades turísticas eram uma realidade ainda mais distante. No período ditatorial militar do Brasil, intelectuais como Beatriz Nascimento (1976) e Lélia Gonzalez (1984) já discorriam sobre a condição de subserviência e objetificação sexual na qual as mulheres negras eram submetidas. Elas iniciaram no Brasil as reflexões acerca das disparidades de tratamento entre as mulheres na sociedade, trazendo à baila novas interpretações sobre o feminismo e os atravessamentos de cor, classe e etnia.

Os inúmeros entraves sociais que os diferentes corpos femininos se defrontavam, contudo, não impossibilitaram que alguns grupos de mulheres viajassem como forma de resistência. No período da ditadura militar no Brasil, entre 1964 e 1985, ainda que fossem minoria, elas já se articulavam politicamente. Buscavam romper com as ideias impostas pelos governos vigentes altamente autoritários e que puniam violentamente o movimento hippie acusado de ser uma arma comunista. A movimentação era transgressora, pois incluía desde a luta armada até o engajamento às viagens contraculturais, que representavam uma emancipação social das mulheres. (KAMINSKI; VIEIRA, 2020)

Nas viagens colaborativas da atualidade, o desejo de rompimento com uma estrutura patriarcal ainda é uma das tônicas das redes. O acolhimento entre as mulheres é praticado em tom de reciprocidade entre elas, que se referem umas às outras como "manas". Tal chamamento nos evoca a teoria da dádiva de Marcel Mauss (1925), em que o termo *mana* caracteriza uma doação de si que cria vínculos sociais. Em suas análises baseadas em etnografias realizadas por diferentes antropólogos e etnólogos em sociedades tradicionais, Mauss avaliou que o dom é um fenômeno que participa de toda a vida social e fundamental para a sociedade, seja pelas trocas de bens materiais ou por gestos. Essas dinâmicas de trocas foram percebidas em diferentes contextos sociais, nos possibilitando traçar um paralelo com as trocas solidárias entre as mulheres viajantes.

A estudante de matemática de 27 anos, Roberta, nos informa como foi o início de sua participação nos grupos colaborativos entre mulheres.

Eu comecei a ficar sabendo sobre hospedagem e receber pessoas através da minha companheira,

em 2016. Ela contava muitas histórias porque ela uma vez saiu pra viajar e ficou um tempo fora viajando, uns sete meses eu acho, não sei ao certo e ela ficava falando muito e isso foi me inspirando, no mesmo ano eu já comecei a receber pessoas. Então em 2016 eu já comecei a participar dos grupos. O das Pretas foi mais recente, eu comecei a participar do grupo das Pretas em 2019 ou no final de 2018, porque em 2019 a gente recebeu uma das organizadoras do grupo. Ou foi final de 2018 ou foi início de 2019, o resto eu já estou há mais tempo. 2016, 2017 foi eu comecei essa vida. (ROBERTA, 2020).²

A entrada "nessa vida" caracteriza esse outro modo de agir baseado na coletividade e na colaboração, que vai além das viagens e contribui para a criação de vínculos entre elas. O desejo de reciprocidade vem das afetações construídas nesses processos de interação que têm o potencial de firmar laços de amizade. A designer Isabel, de 25 anos, nos conta com muito entusiasmo sobre como recebeu ajuda de outras mulheres que a recebiam em suas casas, indicavam os melhores lugares para ir, davam conselhos e dicas para prezar pela segurança nas viagens, a ensinavam a viajar sozinha. "[...] Eu sempre senti um acolhimento muito grande e uma gratidão muito grande em pensar: As mulheres estão salvando o mundo! Isso mesmo! [risos]"

As interações no grupo incluem informações sobre viagens econômicas, a possibilidade de pegar carona, ou sobre formas possíveis de trabalhar como voluntária para viajar mais vezes. Este último tópico enfatiza trabalhos em albergues, fazendas orgânicas e espaços onde é possível aprender ofícios que se aproximam aos ideais colaboracionistas, como o trabalho com bioconstrução em que Isabel participou.

Mas, neste círculo pesquisado, as interlocuções se baseiam em afirmações identitárias, em grande parte. Assim como Roberta e Marta, todas as outras entrevistadas explicitaram seus agenciamentos em torno das viagens com base na colaboração. Apesar de haver, mesmo dentre as interlocutoras, a realização e incentivo à prática de viagens solo muito comuns nas práticas de turismo atuais, há também um apoio da rede para colocar os planos em prática e mesmo a articulação para os encontros presenciais entre elas. São movimentos em torno da emancipação feminina, incluindo a interseccionalidade do feminismo, tendo em vista as discussões e até mesmo os conflitos em torno das diferenças entre elas.

A busca por uma "justiça das mobilidades", levantada por Sheller (2018), engloba questões políticas e disputas de poder, em que as forças dominantes determinam quem pode se mover e como. Neste sentido, o gênero, a classe, a etnia e a orientação sexual são características centrais nestes processos. Por essa razão, muitas das integrantes negras planejam suas ações de modo a priorizar a ajuda e o acolhimento a outras mulheres negras, como Roberta ressalta.

Pessoas pretas às vezes podem ter mais dificuldades de serem acolhidas, então eu priorizo receber pessoas pretas. Pessoas LGBTQs podem ter mais dificuldades de serem acolhidas, eu não tenho dados sobre isso, é mais a questão da vivência mesmo. Até porque eu pertencço a esses grupos, então eu priorizo receber esses grupos e me sinto em casa sendo recebida por esses grupos, então se as pessoas me acolhem... (ROBERTA, 2020).

Neste mesmo sentido, a estudante de ecologia Noah,³ que se autodeclara transsexual, ressalta sua motivação por participar do grupo Couchsurfing das minas e trans #Elenão, ainda que não esteja tão satisfeita com a forma como as pessoas do grupo interagem.

Eu não acho o grupo perfeito. Tem várias situações complicadas que acontecem lá dentro, de racismo e até mesmo transfobia, mesmo sendo um grupo cujo o título pretende ser de minas [meninas] e trans [transexuais], tem interseccionalidades coexistindo ali dentro que acabam uma hora ou outra trazendo situações que não proporcionam toda essa segurança, todo esse espaço de paz e harmonia que talvez tenha sido a proposta na criação. Mas ainda assim, é um espaço onde é possível encontrar muito apoio, pessoas legais e ter um pouco de experiências boas porque, ainda que não seja perfeito, o fato de ter uma proposta como princípio acaba proporcionando esse espaço para as pessoas que estejam na mesma intenção consigam se encontrar ali dentro. (NOAH, 2020)

Os conflitos gerados nos grupos sinalizam os desafios que existem na interseccionalidade do feminismo, mesmo em redes que se posicionam discursivamente a favor da diversidade social. As interlocuções constroem, continuamente, o movimento, que tem falhas, mas que preza por democratizar as mobilidades turísticas. Ao fazerem uso de plataformas digitais, estas redes se inserem também nos processos comunicativos que mantêm dissonâncias e assimetrias em suas próprias gramáticas.

Considerações finais

O desejo de liberdade nas ações e comportamentos é o que mais aproxima os movimentos colaboracionistas e contraculturais. Podemos observar este diálogo nas análises sobre os estilos de viagem, especialmente das mulheres. Além de prezar pela coletividade, ambos buscam a emancipação dos corpos frente a políticas repressivas, muitas delas vindas do próprio Estado (KAMINSKI, 2018; CHAVES JUNIOR, 2013; SELLER, 2017). As interlocuções promovem uma maior mobilidade das integrantes frente às ancoragens interpostas por assimetrias sociais. E esses agenciamentos são em grande parte movidos pelo desejo de reciprocidade, que faz alusão à teoria da dádiva de Marcel Mauss (2015), em sua tríade dar-receber-retribuir.

Dentre as dissonâncias dos movimentos, está principalmente o uso intenso das tecnologias digitais, com suas parcialidades e assimetrias inerentes à estrutura capitalista neoliberal vigente (VAN DIJCK; POELL; WAAL, 2018). Elas não somente facilitam as interações entre um grande número de pessoas, como oportunizam a comunicação imediata mesmo entre pessoas que estão em cidades ou países distintos. Assim, as “manas” trocam ideias, informações, palavras de motivação e empoderamento na tentativa de reparação de tantas violências e negações vivenciadas por mulheres, em especial, as negras (NASCIMENTO, 1976; GONZALEZ, 1984).

O cunho político de ambos os movimentos é nítido, porém com contornos próprios às experiências e realidades dos jovens em questão. O protagonismo dos corpos está na ruptura de padrões que perpassam o desejo de liberação sexual e de identidade de gênero. Reivindicações perante uma sociedade que ainda mantém muitos padrões, muita opressão e discriminação, mas que deixa passar por entre as frestas, movimentos astuciosos (DE CERTEAU, 2007) de pessoas plurais que veem na coletividade uma forma bastante potente de impulsionar uma “justiça das mobilidades” (SELLER, 2018).

Notas

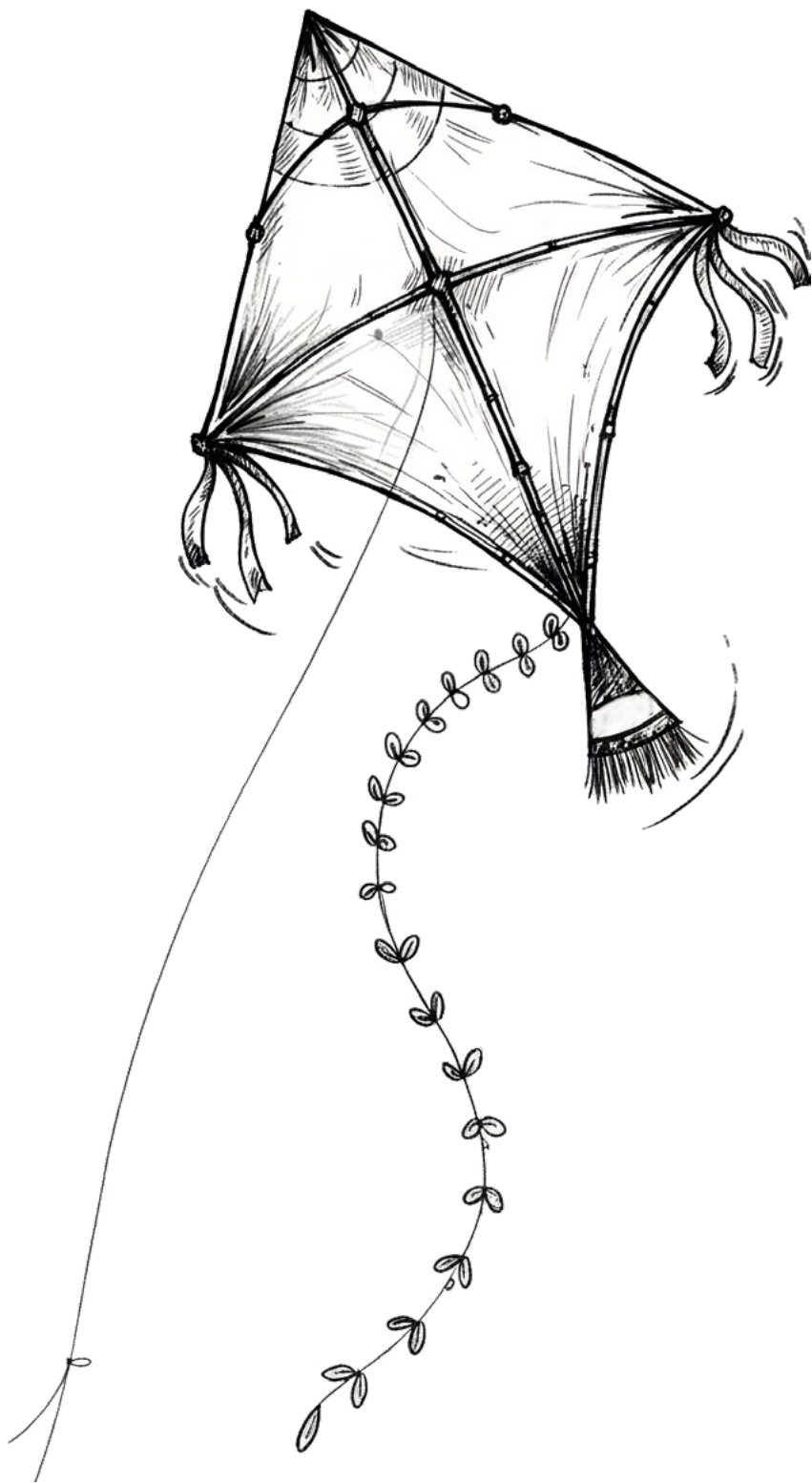
1 Este trabalho é resultado de uma pesquisa desenvolvida como tese de doutorado da primeira autora, orientada pelo segundo autor.

2 Roberta foi entrevistada no dia 10 de março de 2020 por videoconferência. No momento ela morava em Florianópolis.

3 Noah foi entrevistada em 21 de novembro de 2020 por videoconferência.

Referências

- BUSCHER, M; VELOSO, L. Métodos Móveis. **Tempo Social**. Revista de Sociologia da USP, 2018, v.30, n.2.
- CHAVES JUNIOR, V. W. Geração beat: uma arte entre amigos. **Ponto-e-vírgula**, 2013, 12: 219-238.
- COSTA, T. Viagens como meio de comunicação política: mediações tecnológicas e discursos identitários em redes de hospedagem colaborativa para mulheres. Tese de Doutorado, **Universidade do Estado do Rio de Janeiro**, 2021.
- CUTLER, C. Subcultures and Countercultures. C. Cutler. In: **Encyclopedia of Language & Linguistics** (Second Edition), p. 236-239, 2006.
- DE CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2007.
- DREDGE, D.; GYIMÓTHY, S. (ed.). **Collaborative economy and tourism**. Perspectives, politics, policies and prospects. Cham: Springer, 2017.
- EDELMAN, B. G. and LUCAS, M. **Digital Discrimination: The Case of Airbnb.com**. Harvard Business School, 2014, NOM Unit Working Paper No. 14-054. SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2377353> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2377353>.
- FONTENELLE, I. **O nome da marca**. Mc Donald's, fetichismo e cultura descartável. São Paulo: Boitempo, 2002.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. P. A vira-da das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais** [Online], 123 | 2020, consultado a 05 de dezembro 2024. Disponível em: <http://journals.openedition.org/rccs/11193>; DOI: <https://doi.org/10.4000/rccs.11193>
- GONZALEZ, L. Racismo e sexismo na cultura brasileira. **Revista Ciências sociais hoje**. Anpocs, 1984, p.223-244.
- KAMINSKI, L.; VIEIRA, D. Rosa dos ventos no peito: mulheres, viagens e contracultura. **Revista Equatorial**, 2020, v.7n.12| jan/jun.
- MILLER, Daniel. Digital Anthropology. In: STEIN, F *et al* (ed.). **The Cambridge Encyclopedia of Anthropology**. 2018. <http://doi.org/10.29164/18digital>.
- NASCIMENTO, Beatriz. A mulher negra no mercado de trabalho. Artigo publicado originalmente no Jornal Última Hora, Rio de Janeiro, domingo, 25 de julho de 1976. In: UCPA (org.). **Beatriz Nascimento, quilombola e intelectual: possibilidade nos dias da destruição**. Coletânea organizada e editada pela UCPA - União dos Coletivos Pan-Africanistas. Diáspora Africana: Editora Filhos da África, 2018. p. 80 - 85.



Furtaram o meu Fusca. E agora?

**Sobre regimes normativos¹
e de mobilidades na cidade**



Isabela Vianna Pinho

Universidade Federal de São Carlos

Furtaram o meu Fusca. E agora? Sobre regimes normativos e de mobilidades na cidade

Resumo

O artigo visa compreender como operam os regimes normativos e de mobilidades presentes nas, e para além das, periferias paulistas. Argumento que as ordens plurais normativas não atravessam apenas o cotidiano nas margens, mas a transbordam e atravessam também as vidas diárias de diferentes parcelas da sociedade brasileira, de formas diferenciadas. Com um viés autoetnográfico, o texto parte da experiência do furto de meu Fusca na cidade de Santos/SP, de minha posição dupla como “vítima” e pesquisadora desse tema, e das respostas dadas pelos diferentes atores que compõem um mosaico social múltiplo, sejam eles ligados ao “mundo do crime”, estatal, midiático ou de redes pessoais. O artigo busca dialogar não apenas com os campos dos estudos urbanos e do crime, mas também incorporando as contribuições do “giro móvel”. Assim, as noções de regimes normativos e de mobilidades nos auxiliam a compreender como as pessoas conseguem (ou não) se mover entre as instâncias normativas acionando seus capitais sociais e de redes. Por fim, o artigo também traz contribuições sobre o cenário de roubo e furto de veículos no Brasil, que é pouco explorado na literatura, apesar de estar conectado a um mercado legal e ilegal mais amplo.

Palavras-chave: roubo e furto de veículos, periferias urbanas, regimes normativos e de mobilidades, mundo do crime.

Me robaron mi Fusca. ¿Y ahora? Sobre regímenes normativos y de movilidad en la ciudad

Resumen

El artículo busca comprender cómo operan los regímenes normativos y de movilidad presentes en, y más allá de, las periferias paulistas. Argumento que las órdenes normativas plurales no solo atraviesan la vida cotidiana en los márgenes, sino que también la desbordan y afectan las vidas diarias de diferentes sectores de la sociedad brasileña de maneras diferenciadas. Con un sesgo autoetnográfico, el texto parte de la experiencia del robo de mi Fusca en la ciudad de Santos, San Paulo; de mi posición dual como “víctima” e investigadora de este tema, y de las respuestas dadas por los diferentes actores que componen un mosaico social múltiple, ya sean vinculados al “mundo del crimen”, estatal, mediático o de redes personales. El artículo busca dialogar no solo con los campos de los estudios urbanos y del crimen, sino también incorporando las contribuciones del “giro de la movilidad”. Así, las nociones de regímenes normativos y de movilidad nos ayudan a comprender cómo las personas logran (o no) moverse entre las instancias normativas, activando sus capitales sociales y de redes. Por último, el artículo también aporta contribuciones sobre el panorama del robo y hurto de vehículos en Brasil, que es poco explorado en la literatura, a pesar de estar conectado a un mercado legal e ilegal más amplio.

Palabras clave: robo y hurto de vehículos, periferias urbanas, regímenes normativos y de movilidades, mundo del crimen.

My Beetle was stolen. And now? On normative and mobility regimes in the city

Abstract

The article aims to understand how normative and mobility regimes operate within, and beyond, the outskirts of São Paulo. I argue that plural normative orders do not only permeate everyday life in the margins but overflow them and also affect the daily lives of different sectors of Brazilian society in differential ways. With an autoethnographic bias, the text starts from the experience of my Fusca being stolen in the city of Santos, São Paulo; from my dual position as a "victim" and a researcher of this topic, and from the responses given by the different actors that make up a multiple social mosaic, whether linked to the "world of crime," state, media, or personal networks. The article seeks to engage not only with the fields of urban and crime studies but also incorporating contributions from the "mobility turn." Thus, the notions of normative regimes and mobility help us understand how people manage (or do not manage) to move between normative instances, activating their social and network capitals. Finally, the article also provides contributions to the landscape of vehicle thefts and robberies in Brazil, which is underexplored in the literature, despite being connected to a broader legal and illegal market.

Keywords: theft and robbery of vehicles, urban peripheries, normative and mobility regimes, world of crime.



Introdução

Podemos não ser fascinados por carros,
mas a relação de grande parte da
humanidade com o mundo tornou-se cada
vez mais mediada no decurso do século
passado por uma única máquina - o
carro. A tal ponto que é o automóvel
e a infraestrutura associada, muito
mais do que o ser humano, que parece
dominar a paisagem vista do céu.

Miller, 2001, p. 1,
tradução da autora

Dia 30 de maio de 2022, uma segunda-feira à noite chuvosa. Um homem com casaco moletom, bermuda e chinelos, caminha pela calçada até chegar em frente ao Ouro Verde - casa tradicional de samba na cidade de Santos, localizado no bairro Marapé.² Como é segunda-feira, o local está fechado, e seu toldo abriga e protege da chuva e da luz uma pessoa em situação de rua, que provavelmente dorme. Também é um local escuro escolhido por esse homem para olhar o movimento da rua e decidir o melhor momento para seguir. Ele aguarda alguns segundos, espera um carro estacionado sair, atravessa a rua tranquilamente e, então, vai em direção ao Fusca. Chove bastante, mas não a ponto de atrapalhar a pedalada de um ciclista que passa pela rua no mesmo momento que o homem, nem de atrapalhar a caminhada de um senhor que carrega uma sacola, provavelmente com o pão da padaria. Esse senhor poderia ter visto toda a cena a seguir, mas parecia focado no seu caminhar.

LAJE

v.4 n.1

p. 164-197

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70760

Em menos de dez segundos, o homem abre a porta de motorista do Fusca, provavelmente com a ajuda de uma chave micha. Depois dá a volta no carro e abre a do passageiro. No painel da frente faz a ligação direta que permite dar partida no veículo sem a chave original dele. Ele pula do banco do passageiro para o do motorista e sai com o carro. O furto acontece em apenas 35 segundos, desde o momento em que abriu a porta do motorista até sair com o carro. Durante esse curto período, passaram pela rua pedestre, ciclista e alguns veículos - nenhum deles pareceu notar. Foi um procedimento rápido e fácil, que não despertou atenção de nenhum desses transeuntes. A imagem foi capturada pela câmera de vigilância particular de um morador daquela rua, e foi divulgada por diferentes jornais. Como era noite e chovia, não dava para ver o homem e sua técnica em detalhes. As luzes dos faróis de carros que passavam também atrapalhavam a nitidez das imagens. (Descrição de vídeo, 30 de maio de 2022, 18h45min. Bairro Marapé, Santos, São Paulo)³.

Furtos de veículos como o descrito acima são recorrentes no Brasil. Em 2022, ano desse relato, mais de 370 mil ocorrências de roubos e furtos foram registradas, com os furtos representando mais de 60% do total. Em média, ocorrem cerca de mil casos por dia, o que equivale a aproximadamente 40 por hora (FBSP, 2023; 2024). O estado de São Paulo, que possui a maior frota de carros do país, concentra as taxas mais elevadas dessas ocorrências.

Mais que um relato isolado, essa situação provoca reflexões socioantropológicas. Em primeiro lugar, o furto se insere nesse contexto nacional de altas taxas e também no contexto local, na realidade da Baixada Santista.⁴ Da mesma forma, esse fenômeno está relacionado a um cenário mais amplo de aumento dos conflitos urbanos e da crescente sensação de insegurança.⁵ Ademais, um carro furtado ou roubado é parte de um mercado mais extenso que envolve atividades legais e ilegais. Como constatamos em nossa pesquisa coletiva,⁶ essa modalidade do crime alimenta mercados como os desmanches, revendas de veículos, seguradoras e leilões (FELTRAN, 2022; FROMM, 2022; PIMENTEL; PEREIRA, 2022). Mais que isso, mostramos empiricamente como o furto e o roubo de veículos são frutíferos para pensar nas constituições mútuas 'entre' o legal e o ilegal, formal e informal e o local e global (FREIRE-MEDEIROS; MOTTA; FROMM, 2023). Dessa forma, além dos proprietários e ladrões, diversas pessoas de diferentes gêneros,

classes sociais, raças, nacionalidades e gerações são afetadas ou se beneficiam economicamente da circulação de veículos roubados ou furtados (FELTRAN *et al.*, 2023).

Embora esse seja um problema social e socioantropológico de grande magnitude e com enorme potencial analítico, há uma escassez de estudos especializados sobre essa modalidade criminal nas Ciências Sociais. Há exceções, como os trabalhos de Paes-Machado e Viodres-Inoue (2015) e de Matias Dewey (2012) e, evidentemente, do esforço coletivo que temos empreendido desde 2016, cujos resultados são cada vez mais relevantes (FELTRAN, 2022; FREIRE-MEDEIROS; MOTTA; FROMM, 2023). Este artigo busca contribuir para esse debate, dialogando não apenas com os campos consagrados dos estudos urbanos e do crime, mas também incorporando as contribuições da “virada das mobilidades” ou do “giro móvel”⁷ (SHELLER; URRY, 2006; HANNAM; SHELLER; URRY, 2006; SHELLER, 2017; FREIRE-MEDEIROS; LAGES, 2020). O diálogo entre os estudos urbanos e das mobilidades se encontra mais avançado na literatura (ver por exemplo FREIRE-MEDEIROS; TELLES; ALLIS, 2018; FREIRE-MEDEIROS, 2024; entre outros), enquanto a interação entre os estudos do crime e das mobilidades ainda está em seus estágios iniciais, mostrando-se uma abordagem tanto inovadora quanto enriquecedora (PINHO; RODRIGUES; ZAMBON, 2023). É o que será explorado aqui.

Minha experiência pessoal, ao enfrentar o furto do meu Fusca, e a minha posição inusitada como “vítima” me permitiu explorar novas perspectivas empíricas e analíticas, que ainda não haviam sido acessadas durante as já mencionadas pesquisas coletivas. Inspirada na chamada autoetnografia (ver, por exemplo, ANDERSON, 2006, p.384; SANTOS, 2017) que valoriza a experiência pessoal e a reflexividade nas pesquisas científicas, este artigo utiliza como material empírico: (1) os relatos pessoais descritos em diários de campo que descrevem situações vivenciadas após o furto; (2) conversas informais com interlocutores que já foram envolvidos no “mundo do crime” e com pessoas que me relacionei após o evento; e, por fim, (3) levantamento de dados quantitativos, notícias, vídeos e imagens relacionados a furtos e roubos de veículos.

A experiência do furto me possibilitou, ainda, olhar para a coexistência de “regimes normativos” (FELTRAN, 2020) no cotidiano. Esse termo será mais explorado no decorrer do texto, mas vale dizer de início que tais regimes são terrenos autocontidos de percepção de como o mundo deve ser, remetendo a princípios, valores, códigos, regras ou leis. Além disso, os regimes delineiam os operadores legítimos e práticos de debate, deliberação e execução das medidas de punição, regulação ou controle (FELTRAN, 2022). Da mesma forma, a experiência do furto também provocou reflexões sobre mobilidades

socioespaciais e iniquidades urbanas (FREIRE-MEDEIROS, 2024) e trouxe à tona considerações sobre o carro como um signo central do "sistema de automobilidades" (URRY, 2004) e da "cultura dos carros" (MILLER, 2001).

Assim, a partir do relato do furto e das ações subsequentes, bem como da reflexão sobre minha posição dual enquanto vítima e pesquisadora, o objetivo central deste texto é compreender como operam os regimes normativos e de mobilidades presentes nas, e além das, periferias paulistas. Com uma abordagem metodológica autoetnográfica, o artigo descreve e analisa as minhas estratégias para tentar recuperar o veículo furtado, assim como os sentidos das ações de diferentes atores que compõem um mosaico social múltiplo e complexo - sejam eles ligados ao '*mundo do crime*', 'estatal' ou 'midiático'.

Interessa, portanto, observar como cada uma dessas instâncias normativas possui códigos de leis, de honra e de conduta próprios, que irradiam discursos e orientam práticas. A noção de regimes normativos nos auxilia a compreender a diversidade de instâncias legítimas/ilegítimas e formais/informais para prover justiça, assistência ou punição, e como atuam de formas variadas e situacionais. A noção de "regimes de mobilidades" (GLICK SCHILLER, SALAZAR 2013; SELLER, 2018), por sua vez, lança luz às práticas que definem o que/quem pode (ou não) circular, de formas desiguais e com custos diferenciais. Ajuda a compreender como as pessoas conseguem (ou não) transitar entre as instâncias e suas capacidades em acionar seus "capitais de rede" (URRY, 2007; FREIRE-MEDEIROS, 2024). O artigo se propõe, portanto, a colocar em diálogo essas duas noções de regimes normativos e de mobilidades.

São quatro seções que dividem o texto. A primeira trata de dimensões mais simbólicas, como o afeto pelo objeto, a cultura dos carros e o sistema de automobilidades; em seguida, relato as primeiras ações após o furto e como elas revelam a coexistência de regimes normativos no cotidiano. Depois, sigo o relato e mostro como operam os regimes de mobilidades e os capitais de rede na cidade. A quarta seção trata das cições e conexões entre o regime criminal e estatal. Por fim, o artigo se encerra com as considerações finais.



Afeto pelo objeto, cultura dos carros e automobilidades

"Isabela do Fusca", era assim que muitos me identificavam. "E o Fusca?", era uma pergunta recorrente, feita por conhecidos que queriam saber como ele estava, e que continuou sendo feita mesmo depois de anos após o furto, na esperança de saber se eu o havia encontrado. Da mesma forma, eu também o via como uma extensão de quem eu era, o considerava como parte da minha identidade, acumulando pequenos objetos como chaveiros, enfeites e souvenirs que faziam referência a ele. A minha paixão por carros antigos veio de memórias afetivas do meu avô, que os restaurava e os colecionava. Há seis anos que o Fusca me acompanhava e colecionava histórias, estando presente durante parte da minha graduação, mestrado e doutorado na Universidade Federal de São Carlos. Ele também me acompanhou no trajeto do interior para o litoral paulista, sendo transportado no caminhão de mudanças de São Carlos para Santos (Figura 1).



Figura 1: O Fusca no caminhão de mudanças. Fonte: Acervo da autora (2021).

O carro carrega significados que vão além de sua simples função como produto, coisa, ou objeto de consumo. Muitas pessoas me paravam na rua querendo comprar o Fusca e eu não conseguia pensar em vendê-lo, ou deixava essa ideia para um futuro distante. O valor simbólico era maior que qualquer valor material. Ele já fazia parte da minha história e da minha identidade. Havia todo um afeto com o objeto, tendo ele um papel social significativo, um "treco móvel" que me oferecia e facilitava a minha mobilidade (NOGUEIRA, 2021).

No entanto, mais do que parte de um complexo sistema de transporte, o carro também é parte da nossa vida íntima e pessoal, com uma grande variedade de usos, práticas e significados culturais (MERRIMAN *apud* FEATHERSTONE, 2004). Um carro vai além de um simples meio de transporte que nos leva de um ponto ao outro. Veículos e as paisagens relacionadas a eles são parte integrante da nossa cultura humana, desde o seu sentido mais íntimo até ao mais amplo da crise global, como explora Miller (2001). Contrapondo-se à ideia de alienação relacionada ao carro, que o vê como a antítese da natureza, Miller (2001) argumenta que o ato de dirigir se tornou tão natural, que a conexão carro e humano vai além da dimensão mecânica, sendo também uma conexão psicológica e emocional. O carro pode ser visto, assim, como uma extensão de nós mesmos, que pode até definir quem somos, nossa individualidade e humanidade.

Como é perceptível nesse relato, o carro se conecta a diversas emoções, paixões, moralidades, medos, afetos, memórias, etc. Isso porque, em nossa cultura dos carros (MILLER, 2001), por meio de representações internas e externas, as pessoas passaram a construir intimidade na relação homem-carro e reforçaram a importância dele como um elemento da sua identidade. Nessa relação, há um investimento emocional com criação de afeto, e o carro passa a desempenhar um papel importante na maneira como nos vemos, nos relacionamos, nas nossas formas de sociabilidade e também na nossa imaginação. Os carros fazem parte do modo que pensamos nosso mundo por meio de um senso de identidade em que a direção, as estradas e o trânsito são parte integrante de quem somos e do que pretendemos fazer todos os dias.

Em outra perspectiva elaborada pelo sociólogo John Urry, o carro é considerado um elemento sociotécnico definidor do século XX, inserido no sistema de "automobilidades". Esse sistema abrange um conjunto de práticas sociais e técnicas interconectadas que reconfiguraram a sociedade globalmente, envolvendo infraestruturas materiais como carros, motoristas, estradas, postos de combustíveis e uma variedade de objetos, tecnologias e sinais. (FREIRE-MEDEIROS; MOTTA; FROMM, 2023; DENNIS; URRY, 2009).⁸



Figura 2: Eu, o Fusca e o meu cachorro. Fonte: Autora (2020).

Nesse sentido, “automobilidades” possui um duplo sentido, referindo-se tanto à experiência humanista da autobiografia quanto aos objetos ou máquinas que têm capacidade de movimento, sejam automáticas ou autômatos. Assim, o condutor é visto como um híbrido de atividades humanas específicas, máquinas, estradas, edifícios, sinais e culturas de mobilidade. A automobilidade envolve, portanto, seres humanos autônomos interagindo com máquinas que também se movem autonomamente ao longo de caminhos, vielas, ruas e rotas diversas. Nessa perspectiva, não é o carro em si que importa, mas o sistema de interconexões que ele representa.

Esses dois autores nos convidam a considerar que o foco no “carro” vai muito além do objeto em si; devemos refletir sobre uma cultura dos carros presente na nossa sociedade contemporânea e todo um sistema de automobilidades em expansão. Sem a intenção de normatizar a questão ou avaliar aspectos positivos e negativos dessa cultura e/ou sistema, o artigo propõe uma análise de questões socioantropológicas que surgem dessa relação entre homem-máquina, homem-carro, homem-objeto. Retomando a citação de Daniel Miller que abre este artigo, mesmo que não sejamos fascinados por carros, impossível não sermos afetados pelos carros; afinal, mais do que os humanos, são os carros e as infraestruturas associadas que parecem dominar a paisagem vista do céu. Nesse relato em específico, exploro meu duplo papel de pesquisadora e vítima nessa relação com o Fusca – um objeto de análise e, ao mesmo tempo, objeto afetivo.

Primeiras ações pós-furto e os regimes normativos

Entre os dias 22 e 29 de maio de 2022, viajei para fazer trabalho de campo no estado do Mato Grosso do Sul, na região de Corumbá, fronteira do Brasil com a Bolívia. A viagem rendeu diversas entrevistas e relatos de campo sobre o roubo e furto de veículos. Após viver essa experiência intensa de campo, fiquei em São Paulo no domingo, dia 29, pois na segunda e terça-feira tivemos reuniões da equipe da pesquisa Carros Globais no Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP). Passei toda a segunda-feira, portanto, em reunião sobre a temática do roubo e furto de veículos. À noite, fui à casa de meu irmão onde estava hospedada, e, durante o banho, chorei muito, sem entender o motivo, pois nada tinha acontecido que eu soubesse até então. Ao sair do banho, olhei meu celular e vi que minha mãe me ligava. Era por volta de 19h30. Quando atendi, ela disse com a voz triste que haviam furtado o meu Fusca e contou em detalhes o que havia acontecido.

No fim da tarde, minha mãe foi dirigindo o Fusca até a casa de familiares nossos. Estacionou bem em frente à casa e, como era coisa rápida, não colocou a trava de segurança no carro. Depois de menos de meia hora, o Fusca já não estava mais onde estacionou. Chovia forte e não ouviram nenhum barulho. Minha mãe desconfiou que estava sendo seguida, pela rapidez que o homem chegou ao Fusca logo após ela ter estacionado.

Quando se deram conta do furto, a primeira reação do meu tio, no impulso, foi de pegar o seu carro e subir o morro da Nova Cintra, para perguntar a colegas da região se o haviam visto. Meu primo andou pelas ruas do bairro também perguntando para os conhecidos se alguém tinha notícias. Já a minha mãe e minha tia se agilizaram para ligar para a polícia e fazer o Boletim de Ocorrência (B.O.) online, como foram orientadas. Como as seguradoras tradicionais não costumam oferecer serviços de proteção veicular para carros antigos, não havia a possibilidade de buscar uma solução "mercantil" por meio dessas empresas, que possuem redes de caçadores e rastreadores para localizar o veículo (FELTRAN; FROMM, 2020). Caso contrário, certamente essa seria a primeira ação de minha mãe, assim como a de muitos brasileiros, que são orientados a entrar em contato com as seguradoras e, em seguida, a registrar um B.O.

Após telefonar para a polícia, minha mãe me ligou para contar do ocorrido. Ao desligar, muito nervosa, resolvi entrar em contato com Maurício,⁹ um interlocutor de pesquisa que tinha acesso a uma rede mais ampla que a minha – em especial de pessoas com maior conhecimento do *mundo do crime* na Baixada Santista. Ele primeiramente perguntou se minha mãe estava bem, se foi furto (sem uso de violência) ou roubo, e se ela já havia feito B.O.. Quando eu disse que sim, ele ficou em silêncio. Depois perguntou mais detalhes de como e onde aconteceu o furto. Aos poucos ele foi contatando pessoas e me encaminhando áudios e mensagens de amigos. No entanto, como trato na seção "entre o regime criminal e estatal", o B.O. era um impeditivo para o acionamento da 'via criminal'.

Essas ações imediatamente posteriores ao furto (entre outras que serão relatadas em breve) revelam a coexistência de regimes normativos e de mobilidades nos cotidianos. Também revelam o acionamento de diferentes capitais sociais e de redes, como trato na próxima seção. Como relatado, o meu tio e primo foram para a rua acionar suas redes pessoais; enquanto minha mãe e tia optaram pela via 'legal', institucional, ao acionar a polícia e fazer o B.O. online. Minha reação foi a de contatar Maurício. Seu capital social e de rede poderia alcançar mais pessoas e, no limite, ele talvez pudesse acessar uma forma alternativa de justiça, a 'criminal', amparada pela *lei do crime* e operada pelo Primeiro Comando da Capital (PCC), com normalidades e códigos de conduta distintos da 'justiça legal'.

Autores brasileiros fizeram uso do termo regimes normativos para refletir sobre a pluralidade de ordens, leis e soberanias nos territórios de periferia urbana (FELTRAN, 2014; 2020; BERALDO, 2020; MALDONADO, 2020). Essa lente analítica nos ajuda a compreender os sentidos de cada uma das ações descritas acima. O termo foi inspirado na ideia de "coexistência de ordens sociais" (MACHADO DA SILVA, 2008; MISSE, 2006), que tem como base a tradição sociológica da teoria da ação (especialmente os clássicos Simmel e Weber), bem como do pragmatismo francês. Essa ideia também dialoga com as "paisagens de governo", que se referem a "paisagens com diferentes constelações de autoridade e governança" (STEPPUTAT, 2018, p. 400), e que funcionam como "horizontes de lei que (re)formam ideias, modelos e tecnologias de governo desigualmente espalhados ao redor do mundo e interagem com formas de lei e governo previamente existentes, sendo traduzidas, reinterpretadas e adaptadas em contextos e combinações sempre novas com outros registros de autoridade" (STEPPUTAT, 2013, p. 28).¹⁰

Assim, os regimes normativos são terrenos autocontidos de percepção de como o mundo deve ser (FELTRAN, 2020); em outras palavras, são estruturas formais do pensamento e da ação e funcionam enquanto orientações plausíveis para a ação empírica conveniente, esperada pelos pares (BOLTANSKI; THEVENOT, 1991), em cada situação. Tal termo, porém, não apenas remete ao "dever ser", a princípios, valores, códigos, regras ou leis validadas nos rituais cotidianos, mas também delineia suas instâncias concretas de reivindicação, seus operadores legítimos e os regimes práticos de debate, deliberação e execução das medidas de punição, regulação ou controle definidas por esses operadores (FELTRAN, 2022). No cotidiano há, portanto, regimes coexistentes no tempo e no espaço, que explicam as normas, desvios e ações em cada situação específica. Voltarei neles mais adiante.

Regimes de mobilidades e capital de rede

Enquanto descia a serra de São Paulo para Santos naquela mesma noite, posteie sobre o furto em todas as minhas redes sociais e enviei mensagem para vários conhecidos. Também posteie em páginas do Facebook com grande alcance público, além de enviar mensagens para diversas páginas de donos de Fuscas, para que colaborassem compartilhando a postagem. Ao chegar em Santos, dei voltas pelo bairro Marapé. Nos dias seguintes fui nos comércios locais, mercados, botecos, bares e lojas; nos três locais de samba ali presentes e em uma *biqueira*¹¹ antiga do bairro. Deixei meu telefone

caso alguém tivesse notícias. Também bati na porta de moradores que tinham câmeras. Inclusive a descrição da cena que inicia o texto foi feita com base em filmagens disponibilizadas por um deles. Isso evidencia como, atualmente, existem diversos dispositivos de (contra)vigilância (MANO; MENEZES, 2021) dos centros às margens da cidade, desde câmeras e drones, que podem ser utilizados tanto por agentes estatais, como por criminais e por moradores para vigiar os territórios, até grupos de *WhatsApp* com trocas de informações e imagens, que buscam diminuir os riscos e aumentar a segurança, entre outras intencionalidades.

A notícia do furto circulou de forma rápida e surpreendente. Jornalistas de diversos veículos me procuraram, como da ATribuna Santos, do G1 Santos, VTV e Record.¹² Isso evidencia que as mobilidades não só ocorrem nos planos físicos e materiais, mas também em dimensões virtuais, comunicativas e imaginativas (URRY, 2007). O "digital" não é um mundo apartado, autocontido e autônomo, mas há coprodução e *continuuns* entre o on-line/off-line (HORST; MILLER, 2012; MILLER; SLATER, 2000), com diversas interações em copresença e telemediadas.

A construção de um tipo específico de capital, o de rede, é interessante de ser observada aqui. À luz das definições de Bourdieu (1983), cada capital – seja ele econômico, cultural ou social – possui suas respectivas "moedas". Assim como a moeda do capital social, a do capital de rede consiste nas redes sociais, porém com uma característica diferente: são redes intermitentes, mantidas à distância e formadas por relacionamentos que não necessariamente são institucionalizados ou de longa duração (URRY, 2007; FREIRE-MEDEIROS, 2024), emergindo principalmente dos "laços fracos" (GRANOVETTER, 1973). Assim, o conceito de capital de rede é definido como "a capacidade de gerar e sustentar relações sociais com pessoas não necessariamente próximas e que produzem benefícios emocionais, financeiros e práticos" (URRY, 2007, p. 197).

Essas redes têm um papel importante na mobilidade dos indivíduos dentro de um contexto urbano. No meu caso, a relação que estabeleci com jornalistas, proprietários de veículos e moradores do bairro Marapé ilustra como uma rede foi criada a partir de uma situação específica. Essas conexões emergiram em resposta à perda do meu carro e à busca por apoio e informações sobre como lidar com essa experiência. Através dessas interações, pude acessar diferentes perspectivas e recursos, ampliando meu entendimento sobre essa modalidade criminal, bem como as dinâmicas de mobilidades e as fricções que ocorrem na cidade.

Contra a narrativa da globalização como fluxo contínuo de finanças, ideias e pessoas, a perspectiva das mobilidades expõe as fricções constitutivas daquilo que se move. A lente das mobilidades também desafia a ideia de estase, sedentarismo, territórios fechados e fixos, bem como problematiza a questão dos fluxos sem agente e sem atrito (TSING, 2005), ao mostrar que os fluxos são oscilantes e inconstantes, com fixos e fricções, e com vias expressas para poucos e cancelas para muitos. Assim, a lente das mobilidades não normaliza as relações fixas entre indivíduos e seus territórios, nem naturaliza o movimento, pois essa posição pode obscurecer os custos humanos associados a uma vida com menor poder de acesso e direito às mobilidades. Essa abordagem nos permite explorar as dinâmicas entre os movimentos privilegiados de alguns e os deslocamentos proibidos de outros, evidenciando que, em muitas situações, é precisamente o trabalho daqueles cujos movimentos são considerados ilícitos e subversivos que viabiliza a mobilidade de quem parece viver em um mundo sem fronteiras rígidas espaciais, de riqueza e poder. Em última instância, o trabalho de jovens que recebem pouco para roubar um carro e que correm enormes riscos de vida, possibilitam enormes lucros de seguradoras e leilões de carros.

Assim, a mobilidade é vista aqui como um ativo desigualmente distribuído, que entrecruza duas noções: a de regimes de mobilidades que está mais no plano dos constrangimentos estruturais ou sistêmicos e a de capital de rede no plano da agência e suas competências (FREIRE-MEDEIROS, 2024). Nesse sentido, a noção de "regimes de mobilidades" (GLICK SCHILLER; SALAZAR, 2013; SELLER, 2018), inspirada na ideia foucaultiana de "regimes de práticas", incorpora uma dimensão política em seu quadro conceitual, tanto da experiência subjetiva de mobilidade, quanto das práticas normativas e dispositivos de vigilância que definem os movimentos corporais de pessoas e as circulações físicas de objetos, bem como as mobilidades imaginativas, virtuais e comunicativas (FREIRE-MEDEIROS; LAGOS, 2020). Os regimes de mobilidades, portanto, restringem ou potencializam, impedem ou promovem fluxos de elementos tangíveis e de signos. Assim, evidenciam as relações entre mobilidade e imobilidade, entre fixidez e movimento. Tal noção nos ajuda a compreender como, dentro deste quadro, há poder diferencial, disparidades, desigualdades e representações racializadas e generificadas nas (i)mobilidades.

Na metrópole caracterizada pelo capital de rede, as assimetrias de poder resultam do acesso desigual a diferentes tipos de mobilidades: meios de transporte, estruturas de dados e comunicação, assim como de habilidades distintas na gestão do tempo e na

gramática dos deslocamentos, além do controle que se exerce sobre as próprias rotas e sobre as de terceiros (FREIRE-MEDEIROS, 2024).

A perda de um veículo que me proporcionava maior mobilidade na cidade, possivelmente furtado por alguém de classe social mais baixa, de outra raça e gênero, me levou a refletir sobre as experiências desiguais de mobilidade e as fricções urbanas. Essa situação também me fez considerar as práticas normativas, regulatórias e governamentais que estruturam e definem as mobilidades nas cidades.

O carro, como símbolo de uma lógica de mobilidade hierárquica, pode incentivar o individualismo e a competição (VIRILIO, 1996). Ademais, pode gerar uma relação ambígua entre liberdade e sujeição: enquanto proporciona a flexibilidade necessária para a expansão territorial da cidade, também estabelece modelos de ocupação do espaço que inibem, subordinam ou hostilizam outras formas de locomoção. (SHELLER; URRY, 2000; GIUCCI, 2004; ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011; MORAGLIO, 2018; FREIRE-MEDEIROS, 2024). Além disso, o carro estabelece uma relação complexa entre segurança e insegurança. Para uma mulher, ter um carro para se deslocar à noite pode trazer uma sensação de maior segurança, mas, devido aos altos índices de roubo e furto na cidade, essa mesma utilização pode intensificar medos e gerar situações de imobilidades.

O fato de se tratar do furto de um Fusca, especialmente de uma pesquisadora e socióloga que estuda essa temática, atraiu atenção e gerou mais comoção do que o furto de um veículo comum. Isso mobilizou grupos específicos, como proprietários, admiradores e colecionadores de carros antigos, que me ajudaram compartilhando postagens e informações. Além disso, a notícia impactou um senhor que me viu na televisão e me enviou uma mensagem no Facebook, oferecendo um Fusca antigo que estava parado em sua garagem.

Isabela, estou triste por terem furtado seu Fusca, tomara que o encontre bem. Olha se te interessar, tenho um Fusca que não uso. A documentação toda em dia, licenciado até setembro, só precisa melhorar a lataria que tem pontos de ferrugem. Moro em Peruíbe. Caso tenha interesse mandarei fotos e cópia dos documentos. Me liga, vou repassa-lo baratinho pra você.

Por outro lado, no dia seguinte pela manhã, meu pai recebeu uma ligação de um número desconhecido. Ele havia colocado seu número em uma postagem pública do Facebook. Era um homem que dizia estar com o Fusca, e pedia uma recompensa de

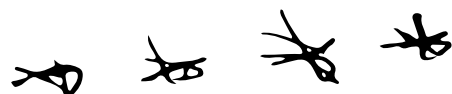
dois mil reais, via pix. Ele tentava negociar, afirmando que deixaria o carro no estacionamento de um supermercado próximo. Meu pai hesitou, mas quase transferiu 500 reais após o homem aceitar a oferta. Enquanto isso, consultei Maurício, que alertou sobre o golpe e sugeriu pedir provas do carro: "Manda me ligar. Passa meu contato. É golpe. Está na cara, mas papo de malandro eu já dou a ideia certa. Não transfiram nada. Golpe." Depois me enviou uma foto de sua mão fazendo um sinal com o dedo polegar e dedo médio, como se fosse o símbolo da paz, mas com a parte superior da mão para cima. E disse: "Manda a foto da placa com a mão assim. Diz isso! Pede pra ele mandar, como prova. E mesmo assim não depositem nada". Com a demora, o homem ficou irritado e parou de ligar. Na visão de Maurício, se "o crime devolvesse", não pediria recompensa dessa forma. Pela via do crime, não seria esse o *proceder* típico.

Eu e meu pai simulamos a transferência pra dois diferentes CPFs que nos enviaram, vimos os nomes das pessoas e conseguimos achá-los no *Facebook*. Os dois eram do estado do Paraná, de Londrina e Maringá. Atrás da foto de perfil de um deles, era possível ver um Fusca, uma Kombi e um Furgão, além de peças no chão parecendo sucata. No calor do momento, muitas emoções passavam pela gente e quase arriscamos, mas sabíamos do risco de ser um golpe – atividade criminal que cresce no Brasil (FBSP, 2023).

Para concluir, a situação do fusca e seus desdobramentos revelaram fricções daquilo que se move (de forma diferencial) na cidade. Revelaram como diferentes pessoas acionam capitais distintos (inclusive com muita mediação digital) e como navegam por ordens normativas também distintas. A imprensa, através dos jornalistas, atuou como instância à qual efetivamente se recorre no caso de injustiças sofridas e como ator de mediação, capaz de gerar maior visibilidade. Além disso, pessoas se sentiram tocadas de alguma forma e mobilizaram-se para ajudar na busca pela recuperação do carro, sejam elas desconhecidas ou pertencentes a redes pessoais próximas. Por outro lado, houve aqueles que tentaram aplicar golpes, buscando tirar vantagem econômica da situação. A seguir, o relato provoca reflexões sobre as cisões e conexões entre o regime 'criminal' e 'estatal'.

Entre o regime criminal e estatal

Alguns dias após o ocorrido, um dos porteiros do meu prédio em Santos, que vive em bairros periféricos na região, me disse convicto que, por minha mãe ter feito o B.O., "já era, não encontraria mais o carro". Nessa mesma linha, um morador do bairro onde o



Fusca foi furtado, disse em áudio gravado ao meu primo: "Na quebrada tu não vai arrumar nada, sabe por quê? Mano, esses cara que rouba não é daqui do Marapé e os caras do Marapé não vai fazer nada por ti... Conselho? Não sei se ela já fez B.O. Tá ligado? Se ela já fez o B.O., esquece correr atrás por esses meio [do crime], tá ligado?".

Recentemente, em agosto de 2024, durante uma conversa informal para minha pesquisa de doutorado com José, outro interlocutor que já teve envolvimento no mundo do crime, ele também afirmou de forma enfática: "esquece, já era. Acionou os caras [policial], já era. Se faz B.O., aciona a polícia, dificilmente devolvem. Se antes tinha 50% de chance de encontrar, com o B.O., 99% de não encontrar". Quando perguntei a ele se havia uma forma "do crime saber que as pessoas fazem o B.O.", ele respondeu que sim, há um sistema do estado chamado Sinesp que registra esse tipo de ocorrência.

Em sua visão, minha mãe agiu como quem não tem conhecimento do crime, fez pela "forma legal no olhar da sociedade", como uma "cidadã comum". Se ela fosse uma pessoa com envolvimento no crime, *se fosse do corre mesmo, o proceder* seria diferente, como José explica abaixo:

Quem tem conhecimento do crime, quem corre com o crime, dá *salve*. E espera o retorno positivo ou negativo. Se você é o *corre mesmo*, vai achar, vai ter resposta. Até porque tem os dias de descanso, que deixam o carro intocado. O crime dá o prazo pro cara que roubou dar um jeito de devolver, ou arcar com o prejuízo de alguma forma. Mas mesmo dando *ideia*, pode não recuperar o carro, e ir pra *debate*, quando vão negociar o prejuízo.

José citou o exemplo de seu carro que foi roubado e o assaltante atirou no pé de seu colega que estava com o veículo. Ele, então, "*levou pras ideias*"¹³ e até agora está desenrolando". No entanto, o carro não foi recuperado porque *foi pro corte* (para desmontagem). Em sua visão, "o cara (do desmanche) que comprou não tem nada a ver". Assim, ele não conseguiria recuperar o carro porque já estava desmanchado, mas o prejuízo estava sendo negociado pelo crime. Por ser *do corre*, ele acredita que deveria haver alguma solução, e que a pessoa envolvida teria que ser punida de alguma forma, afirmando que "não ficaria barato".

Não apenas quem é *envolvido no crime* pode tentar recuperar um veículo roubado ou furtado. Segundo José, "um trabalhador que tem conhecimento do crime também

pode ir atrás". Quando perguntei se "o crime vai atrás para esse trabalhador?", ele respondeu que: "vai depender da sintonia do irmão. Hoje em dia, pra dar carteirada em balada, está cheio de irmão. Mas para correr atrás, pra fazer coisas pela quebrada, não fazem mais como antigamente. Crime parou de correr atrás".

Essa perspectiva é comum, sobretudo entre gerações mais velhas no *mundo do crime*, de que hoje em dia "o crime mudou, as quebradas mudaram". Ele próprio menciona que se cansou de resolver situações conflituosas para outras pessoas, por haver "muito perreco, muita confusão, briga". Foi enfático ao afirmar que, quando é "um cidadão comum que corre com a polícia, ele que vá até a delegacia resolver". No entanto, para quem é *trabalhador, morador*, que tem um certo conhecimento do crime, os *irmãos* "dão uma direção" a essas pessoas. Ele conclui: "os *irmãos* fazem de tudo para não deixar a polícia chegar até a quebrada. Pra deixar a quebrada redonda. Pra manter a ordem". No entanto, é perceptível que o crime tende a privilegiar as situações que envolvem pessoas que possuem laços mais fortes e duradouros.

A situação narrada é mais complexa se fizermos um exercício analítico de observar outros fatores que podem ser levados em consideração na improvável "devolução" do carro. Eu, proprietária do carro, não sou moradora do bairro, mas tenho familiares moradores, que, no entanto, não são envolvidos com o *mundo do crime*. Ademais, há o fato central de ter feito um B.O., como já mencionado, que inviabiliza a devolução *pelo crime*.

Na fala de José, fica evidente que o conhecimento sobre o *mundo do crime* não é exclusivo de quem é *irmão*, batizado no PCC. As pessoas que vivem nas periferias paulistas, e atualmente até além delas, compreendem os códigos morais e éticos da facção. Meu porteiro, por exemplo, sabia como é "o dever ser da quebrada". Isso porque o mundo do crime paulista possui um senso compartilhado de justiça (MARQUES, 2010; BIONDI, 2010, 2018), que "visa não apenas evitar os desfechos violentos, mas também propor um universo social no qual esses valores, nunca reificáveis absolutamente, sirvam como as balizas para uma vida comum." (FELTRAN, 2014, p. 506). Esse é um modo performático, situacional, que moradores de periferias - sejam eles "trabalhadores", "crentes", "ladrões", "bandidos", "traficantes" - definem o que é *certo* na resolução de seus conflitos.

Fazer o B.O. era um indicativo de que eu havia acionado a polícia, o regime normativo estatal, diferente do criminal. Tais regimes funcionam como orientações plausíveis para ações empíricas, sendo esperadas pelos pares. Se conveniente para os pares, será incompreensível, porque implausível, para os que se lhe opõem à existência. Assim, ter feito o B.O. indicava um sentido da ação implausível ao sentido da ação criminal,

representando uma cisão moral entre os dois regimes. Diferentemente da justiça legal estatal, operada pelo poder judiciário e por agentes do Estado como os policiais, que tem como base as normas legais, a justiça do *mundo do crime* — presente nos *debates* promovidos por facções criminosas, em especial o PCC — é amparada por um código de conduta próprio, conhecido como *lei do crime* ou *proceder*.

No entanto, isso não significa que o regime estatal e criminal não tenha conexões no cotidiano, especialmente de natureza mercantil. Os regimes não atuam apenas na dimensão moral e administrativa dos territórios, com a produção de códigos de conduta e sentidos de justiça; eles também operam mercados monetarizados que mediam relações de conflito em potencial. Em outras palavras, se na lei ou nas moralidades não há mediação possível, o dinheiro é um modo objetivo de mediação (FELTRAN, 2014), com a materialização de pagamentos via “acertos” (em São Paulo) ou “arregos” (no Rio de Janeiro), por exemplo, que ocorrem entre operadores de mercados ilegais e policiais. Isso porque por trás de todo mercado ilegal, há um mercado de proteção. Assim, as “mercadorias políticas” (MISSE, 2006) modulam as relações por vezes tensas entre a ordem legal e a operação cotidiana dos mercados informais, ilegais e ilícitos. Além disso, também há casos de participação de policiais em atividades ilícitas de fato, não somente na lógica da proteção, mas de inserção mercantil.

Os desmanches de veículos - destinos típicos de carros furtados -, por exemplo, em muitas situações são associados à polícia civil. Isso possivelmente se deve tanto aos pagamentos recorrentes feitos a policiais, afirmado em pesquisa de campo, quanto aos relatos de que muitos deles são donos de desmanches. Assim, policiais de base da corporação podem atuar, seletivamente, mediando a coexistência entre o regime legal e criminal. Nesse contexto, pode surgir uma forma de proteção e extração monetária ilícita, em que policiais exigem pagamento para que os desmanches possam operar, reforçando assim a divisão e a clivagem entre os diferentes regimes no âmbito das moralidades e normas, mas com conexões empíricas na prática.

Outro ponto importante é que os regimes não são estanques, mas são maleáveis e estão em relação. Não só se tencionam, como também podem se articular. Inclusive eles se formam *em relação* uns com os outros (BERALDO, 2020). O *mundo do crime* não é apartado de outras esferas da vida social, pelo contrário, pode se relacionar intimamente com outros regimes normativos coexistentes nos cotidianos, como com o regime religioso, por exemplo (FELTRAN, 2020; BERALDO, 2020).

Delinear analiticamente e colocar em relação esses regimes nos auxilia a romper tanto com o "estadocentrismo" nas análises do urbano, quanto com uma reflexão mais normativa das dinâmicas da criminalidade violenta e da gestão da ordem nas – e para além das – periferias de São Paulo. As pessoas, nas situações cotidianas, podem procurar outras instâncias que não apenas a 'legal'. Nesse caso do Fusca furtado, eu acionei outras instâncias que não apenas a polícia. Não são só os agentes estatais, mas também agentes religiosos, aqueles que operam mercados de proteção (como milícias), criminais e midiáticos que clamam legitimidade para produzir ordem nos territórios urbanos.

O cotidiano apresenta ainda outras complexidades. Em conversas após o furto, por exemplo, notei que o Fusca aciona algumas ambiguidades morais se é considerado ou não um carro popular, de *trabalhador* ou de *playboy*, dado seu alto valor atual, valorizado por colecionadores. O bairro Marapé, onde ocorreu o furto, também tem um caráter ambíguo. Se antes era visto como *quebrada*, hoje essa classificação é questionável, já que grande parte do bairro passou por transformações nos últimos anos. Ainda assim, ele está localizado "no pé" de morros, que são considerados territórios periféricos para os santistas. A percepção do Marapé ainda parece ser a de um bairro popular, com três casas de samba tradicionais e uma *biqueira* antiga. Por conta disso, ouvi de pessoas que "furtar um Fusca, ainda mais no Marapé, era mancada". No entanto, a discussão sobre se "a quebrada tá largada" ou a norma de "não roubar na quebrada" (BIONDI, 2018) parece ser situacional e contextual, especialmente em um bairro cuja classificação como *quebrada* é contestável.

Nem o Marapé, nem qualquer outro espaço da cidade são fechados e sedentários. Conceitos como "espacialidades móveis", "territorialidades itinerantes" (PERLONGHER, 1987), "emaranhados urbanos complexos" de grande complexidade (RUI; MALLART, 2015; TELLES, 2017) e "zonas de indiferenciação" (RIZEK, 2012) desafiam categorias estanques e nos inspiram a pensar situacionalmente sobre a cidade contemporânea, cheia de fluxos, fixos e fricções (FREIRE-MEDEIROS; LAGES, 2020). Nesse sentido, como observa Telles (2010, p. 21), "a cidade é feita de cruzamentos e passagens, é atravessada por experiências que se fazem justamente nos limiares de universos distintos [...]". A coexistência de universos e mundos distintos na vida urbana se mostraram, portanto, interessantes de serem explorados. A seguir, o leitor conhecerá mais sobre os desmanches "um destino típico para veículos furtados e que pode ter sido o destino do Fusca.

Desmanches de carros: um destino típico e possível?

Embora o Brasil apresente altas taxas de roubo e furto de veículos, esses índices têm diminuído na última década,¹⁴ possivelmente como efeito da Lei do Desmanche (12.977/2014) e de outros fatores.¹⁵ Essa tendência é evidenciada nos dados: no estado de São Paulo, "onde a lei pegou" (MOTTA *et al.*, 2022), os registros do primeiro semestre de 2023 representam quase metade dos números do mesmo período em 2014.

O ano de 2022 é uma exceção ao padrão geral de diminuição em todo o Brasil, com os furtos apresentando um crescimento de 18%, enquanto os roubos aumentaram 3,5% no mesmo período.¹⁶ Quanto aos veículos recuperados, aproximadamente 23 mil foram encontrados no primeiro semestre de 2023, representando 35% do total de ocorrências. A maioria desses veículos recuperados possui seguro, uma vez que as seguradoras investem em tecnologias como rastreadores e contratam caçadores para esse fim (FELTRAN; FROMM, 2020). No entanto, essa realidade não se aplica ao Fusca, como já mencionado.

Além disso, a maioria dos veículos recuperados são roubados, não furtados, pois os veículos furtados costumam ser rapidamente destinados ao mercado dos desmanches. Já o roubo é frequentemente cometido por jovens contratados, que utilizam os carros em outros crimes ou para fins temporários, abandonando-os depois. Existe também um circuito em que veículos roubados são levados para fora do país, como para a Bolívia (ZAMBON *et al.*, 2022; FELTRAN *et al.*, 2023).

Essa distinção entre as duas modalidades criminais do roubo e furto também aparece nas conversas que tive com os dois interlocutores Maurício e João, quando ambos de início fizeram a mesma pergunta: "Foi roubo ou furto?". A diferença entre eles é muito relevante (ZAMBON *et al.*, 2022; FELTRAN *et al.*, 2023), não apenas porque um envolve violência mais explícita, mas porque representam práticas diferentes, com destinações e finalidades distintas, e que acionam circuitos econômicos variados.

Como observamos em nossa pesquisa coletiva, a desmontagem veicular se apresenta como uma opção alternativa mais econômica para aquisição de autopeças usadas, em comparação aos preços praticados por concessionárias de veículos e revendedores autorizados. Historicamente, essa prática tem sido associada a um setor informal e

estigmatizado, frequentemente considerado o principal destino para veículos furtados (PINHO; ZAMBON; FERNANDES, 2022). No entanto, os desmanches legalizados integram um mercado sólido e lucrativo. Antes da promulgação da lei que buscou formalizar o setor (MOTTA *et al.*, 2022),¹⁷ a atividade ocorria predominantemente de maneira informal (DE PIMENTEL *et al.*, 2023). Atualmente, muitos estabelecimentos operam em zonas cinzentas, navegando entre práticas formais e informais, legais e ilegais.

Além da alternativa plausível de um carro furtado ser desmanchado, a questão do roubo e furto de veículos envolve outras possibilidades, dependendo do tipo de veículo—como carros populares, caminhonetes, motocicletas e carros antigos. No caso do Fusca, um carro antigo e bem conservado, há um nicho ilegal distinto e específico. José, meu interlocutor, comentou:

Carro antigo “levam embora”, é difícil achar. Caso assim como o do Fusca geralmente é “encomenda”, alguém que tem o mesmo carro (mas mais acabado), que já estava de olho, sabia que a proprietária era mulher, etc. A própria pessoa que tem o carro contrata alguém pra fazer o furto, depois só altera o bloco do chassi, que é algo simples de se fazer. Solda, corta, recoloca de novo. Esses carros mais antigos, só precisa mudar o bloco dos chassis. Talvez pintariam, trocariam a lataria. Não iria para desmanche, mas seria usado assim mesmo. Rapidamente colocam em uma garagem, e alteram lá mesmo. Nesses casos, quem rouba pode nem ter envolvimento direto com o crime. É bem específico.

Na mesma linha, em um dos áudios encaminhados por Maurício, seu amigo também mencionou que o furto de veículos antigos é um ramo muito específico, provavelmente operado por um grupo fechado e especializado nessa prática, ao contrário do furto de carros populares mais novos, que envolve um circuito mais diversificado. Inclusive pontuou acima que essa atividade específica pode ser praticada por pessoas que não têm nenhum envolvimento com o PCC, com o *mundo do crime*, apesar de praticarem atividades ilícitas.

Embora essa prática não seja nova - já que muitos conhecem a facilidade de abrir e ligar um carro antigo - recentemente parece ter havido um aumento significativo de furtos de Fusca na região, conforme relatado por proprietários e por policiais civis na

delegacia. Devido esse alto risco de perdê-lo, os proprietários têm investido cada vez mais em sistemas de segurança, como travas e rastreadores, na tentativa de evitar o furto ou de localizar o veículo com mais agilidade caso isso aconteça. No entanto, o crime se mostra dinâmico e adaptável; o uso de *jammers*,¹⁸ por exemplo, é uma estratégia daqueles que roubam.

Frente à polícia, o crime também revela sua dinamicidade. A frase "o crime está sempre um passo à frente" é frequentemente mencionada por policiais. Quando visitei delegacias alguns dias após o furto, conversei com policiais e guardas municipais e até observei a sala onde equipes monitoravam as câmeras da cidade. Ficou evidente que as tecnologias de vigilância podem ser facilmente burladas. Um guarda municipal comentou que, se um ladrão colocasse uma fita adesiva preta na placa para disfarçar uma das letras, o veículo deixaria de ser identificado pelo sistema e deixaria de enviar alertas à central de monitoramento. Como é comum ouvir de policiais, fui informada de que, além do B.O., pouco mais poderia ser feito por eles.

Por fim, com base na minha experiência de pesquisa e na perspectiva de vítima, ouvi de muitas pessoas que seria provável que o Fusca continuasse a ser utilizado sem ser desmontado, mas com alterações no bloco de chassi e em algumas características que o identificassem. Alguns mencionaram ainda a possibilidade de trocar a placa, descaracterizando-o para revenda em outra cidade, estado ou até país. Como o Fusca estava bastante original e bem conservado, seu valor monetário na íntegra poderia ser alto, pois é muito valorizado por colecionadores. Inclusive era bastante comum eu ser abordada na rua por interessados em comprá-lo, e sempre que visitava alguma oficina, alguém vinha perguntar se eu estaria disposta a vendê-lo. O Fusca, modelo 1300 cilindradas de 1973, realmente chamava a atenção, despertando interesses tanto materiais quanto simbólicos. Sempre achei interessante como ele, seu cheiro e seu barulho despertavam memórias afetivas nas pessoas, que me contavam histórias. Agora, sou eu quem conto mais uma história sobre Fuscas.

Considerações finais

O furto do Fusca trouxe questões analíticas interessantes sobre a dinâmica do mundo do crime, mas não só, mostrou como ordens normativas híbridas estão presentes no cotidiano. A situação etnográfica descrita no texto permite caracterizar, diferenciando-os por contraste, ao menos os pólos mais contrastantes e as ligações desses regimes

normativos que coexistem nas nossas vidas. No regime criminal e estatal, por exemplo, vimos que existem modos internos de operação das moralidades, de sentidos de justiça e parâmetros de ação. Os grupos do “núcleo duro” de cada regime tendem a se afastar, se apartar, e segregar no território, embora a maioria da população não faça parte desse núcleo e, sim, o perceba como uma fonte de repertórios para buscar recursos, ajuda e soluções para problemas e conflitos.

Meus interlocutores, por exemplo, já estiveram no centro desse núcleo duro do regime criminal e conseguem negociar diretamente com quem pertence a ele. Ainda assim, cada caso é avaliado situacionalmente e coletivamente. Um morador das periferias da cidade, ainda que não faça parte desse centro do regime, consegue perceber os repertórios e, eventualmente, aciona seu capital social e capital de rede na busca de recursos e para resolver problemas e conflitos. Da mesma forma, eu entrei em contato com diversas pessoas – com as quais tenho laços fortes ou fracos – na tentativa de solucionar a situação do Fusca. Assim, as pessoas adotam diferentes formas de negociação e de navegação entre os regimes normativos que coexistem em seus cotidianos, e há um poder diferencial em acionar os capitais de rede e em mover-se entre tais regimes.

Argumento que os indivíduos são mobilizados em suas trajetórias biográficas pela tensão, relação e coexistência de agências normativas e gestonárias plurais. Nas margens, os efeitos das interações e tensões com outras ordens de governo presentes na estrutura social podem ser mais evidentes, mas não se restringem a esses territórios nem são essenciais a eles, já que essas ordens são sempre variáveis e contestáveis. Os regimes plurais transbordam e se espalham para além das periferias, impactando as vidas diárias de diversas parcelas da sociedade brasileira. Sendo assim, este artigo enfrenta o desafio de compreender o momento presente, caracterizado por uma forte adoção de valores morais e um cenário complexo de coexistência da questão social brasileira, com regimes normativos e de governo múltiplos e móveis, que orientam as ações dos sujeitos.

Além disso, embora as experiências corporificadas e vivenciadas nas periferias sejam desiguais em termos de justiça de mobilidade (SHELLER, 2018), bem como o acesso ao capital econômico, cultural e social possa ser mais restrito para os moradores de favelas, o capital de rede é construído cotidianamente pelos sujeitos e pode impactar os regimes de mobilidades da cidade. Em suma, não se trata apenas de controle e vigilância; as pessoas também atuam e transformam esses regimes.

Ao fugir das perspectivas que tomam a informalidade e a ilegalidade como exclusivas ao “submundo”, ao “Sul Global”, às periferias e favelas, defendo que as economias informais e ilegais são componentes constitutivos dos sistemas econômicos e das mobilidades transnacionais, assim como das paisagens urbanas em ambos os hemisféricos (FREIRE-MEDEIROS; MOTTA; FROMM, 2023). Tais economias operam tanto nos centros urbanos quanto nas margens, nas favelas e asfaltos, nos morros e nas orlas da Baixada Santista.

Notas

1 Uma versão muito inicial deste artigo foi apresentada pela primeira vez de forma remota no 47º Encontro Anual da ANPOCS, durante o SPG39 “Sobre Periferias Urbanas: Reconfigurações contemporâneas dos conflitos urbanos na vida cotidiana”, e recebeu contribuições dos coordenadores Ana Beraldo e Marcos Campos. O artigo também foi apresentado no 21º Congresso Brasileiro de Sociologia no CP04 “Sociologia das Periferias Urbanas”, realizado em Belém/PA, e recebeu contribuições dos professores Edson Miagusko e Mariana Côrtes. Agradeço muito aos colegas que foram gentis e fizeram ótimos comentários para o desenvolvimento deste artigo.

2 Santos é uma cidade localizada no litoral do estado de São Paulo, com uma população de 418.608 habitantes (IBGE, 2022), e que abriga o maior porto do Hemisfério Sul. A geografia do município é marcada por uma extensa planície, com exceção dos morros que margeiam a cidade. Grande parte dos morros é ocupada por classes mais baixas, com casas em situações mais precárias. Entre outros

fatores além dessa geografia de morros e planícies, de “favelas” e “asfalto”, Santos se assemelha um pouco à cidade do Rio de Janeiro. Não só os morros são considerados espaços periféricos na cidade, mas outras regiões, como a Zona Noroeste, por exemplo, e outros bairros nos mangues, com casas em palafitas, que margeiam o porto. O bairro Marapé, onde ocorreu o furto, está localizado ‘entre’ alguns morros (inclusive do morro do Marapé, com mesmo nome) e a área plana em Santos. Ele é considerado popular por estar próximo aos morros, porém também possui casas e moradores de classes médias.

3 As imagens descritas acima podem ser vistas na reportagem: https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2022/06/02/sociologa-que-pesquisa-sobre-carros-roubados-tem-Fusca-xodo-furtado-em-sp-apego-e-muita-historia-video.ghhtml?fbclid=IwAR3BcY9KCJ4x-1lUZ0i97-meD-cVrOueS-nlGiPTIDkT22Yu_50ush4SbH-U.

4 Os dados da SSP mostram que o roubo e furto de veículos cresceram 6,8% e 15%, respectivamente, nos primeiros cinco meses de 2022 na Baixada Santista. Nesse mesmo período em que o Fusca foi furtado, os nove municípios da Baixada somaram 344 roubos e 1131 furtos de veículos. Os furtos dominam as estatísticas, com Santos, Praia Grande e São Vicente apresentando o maior número de ocorrências: 370, 256 e 205 casos somente nesses cinco primeiros meses do ano de 2022. Informações disponíveis nos links: <https://www.atribuna.com.br/noticias/policia/roubos-e-furtos-de-veiculos-tem-alta-na-baixada-santista> e <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/08/litoral-de-sp-tem-aumento-de-roubos-e-furtos-no-lo-semester.shtml>.

5 Com relação à modalidade criminal do roubo, ele está na base do planejamento de outras ações criminais violentas e diretamente inscrito nas práticas de letalidade policial em São Paulo. De 2012 a 2016, por exemplo, em 60% a 70% das taxas de homicídios cometidos por policiais no município de São Paulo, havia um veículo roubado na cena do crime (SOU DA PAZ, 2019; GODOI *et al*, 2020; FELTRAN *et al*, 2022). Os autores Zambon e Feltran (2022) e Feltran (2022) no livro “Stolen Cars” (FELTRAN, 2022) nos ensinam que aqueles que roubam são quase sempre muito pobres e jovens, moradores de favelas, que roubam principalmente pessoas pobres e/ou de classe média baixa. Enquanto as classes mais baixas são vítimas frequentes, a enorme segurança privada protege os mais ricos. O roubo fica mais concentrado, portanto, nas periferias da cidade ou nas regiões entre periferias e bairros de classe média. Isso acaba alimentando a representação da periferia como fonte dessa violência. A resposta

do estado frente a esse problema público do roubo em São Paulo se concentra em punir esses ladrões - que correm enormes riscos e recebem pouco para praticar a ação. Como no tráfico de drogas, os operadores mais baixos dos mercados ilegais são violentamente reprimidos e facilmente substituídos.

6 Refiro-me à antiga pesquisa “Regulação de mercados (i)legais: mecanismos de reprodução de desigualdades e violência” - vinculada ao Centro de Estudos da Metrópole (FAPESP nº 2013/07616-7) e desenvolvida entre 2016 e 2020, que resultou na publicação do livro “Stolen cars: a journey through São Paulo’s urban conflict” (FELTRAN, 2022). Atualmente há o projeto temático “Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)” (FAPESP nº 2020/07160-7), em andamento desde 2021. Faço parte da equipe dos projetos desde 2016 e fiz pesquisa de campo em desmanches (PINHO; ZAMBON; SILVA, 2022), e também na fronteira do Brasil com o Paraguai e Argentina (região de Foz do Iguaçu) e do Brasil com a Bolívia (região de Cáceres e Corumbá). Tanto os desmanches como as fronteiras são pontos importantes das jornadas dos carros roubados e furtados, que conformam circuitos transnacionais. Além dos projetos coletivos, também realizo minha pesquisa de doutorado financiada pela FAPESP (número 2020/14000-6), que possui relações analíticas, teóricas e metodológicas com tais projetos e com este texto, apesar de seguir sobretudo o objeto “cocaína”.

7 As aspas duplas serão usadas para os termos conceituais ou para frases de uso coloquial, o itálico para termos êmicos e para palavras em inglês, já as palavras

e frases com aspas simples são para problematizar algum termo, ou chamar atenção do leitor propositalmente.

8 ver também o dossiê “Automobilities”, organizado por FEATHERSTONE (2004)

9 Todos os nomes utilizados no artigo são fictícios para preservar os anonimatos.

10 Tradução de responsabilidade da autora.

11 No estado de São Paulo, os locais de vendas de drogas são chamados de biqueiras. Em Santos, é comum a venda em escadas que dão acesso aos morros.

12 Tv Record <https://recordtv.r7.com/balanco-geral-manha/videos/jovem-tem-Fusca-de-estimacao-roubado-em-poucos-segundos-03062022?fbclid=IwAR3bCToolbLHefA2P2JSJicIAImwrWjFPAnwtC-hGWNcR-S4IgHj7vckXxU>, SBT <https://www.youtube.com/watch?v=gBvvvWz7fg>, G1 https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2022/06/02/sociologa-que-pesquisa-sobre-carros-roubados-tem-Fusca-xodo-furtado-em-sp-apego-e-muita-historia-video.ghml?fbclid=IwAR3BcY9KCJ4x-1lUZOi97-meDcVrOueS-nlGiPTIDkT22Yu_5Oush4SbH-U Atribuna <https://www.atribuna.com.br/noticias/policia/apaixonada-por-carros-antigos-tem-Fusca-furtado-no-marape-em-santos-estou-angustiada>

13 *Levar para as ideias* significa que a situação *foi para debate*, isto é, quando os *irmãos* (integrantes batizados do PCC) buscam revolver ouvindo as partes e então tomam uma decisão pelo certo.

14 Com exceção, porém, do aumento da taxa de 2021 para 2022, sobretudo do furto, que teve crescimento de 18%, enquanto os roubos aumentaram 3,5% no mesmo período.

15 O contexto do estado de São Paulo foi analisado por pesquisadores (FELTRAN *et al*, 2023) que atribuem tal redução à: 1) regulação via Lei do Desmanche, ação estatal construída junto com atores privados, para conter o mercado ilegal de veículos e autopeças usadas em desmanches; 2) a mudanças nas dinâmicas das organizações criminosas e 3) da indústria automobilística.

16 Disponível em: g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2023/04/25/%20furtos-e-roubos-de-veiculos-aumentam-em-todo-brasil-em-2022-criminosos-levaram-41-por-hora.ghml

17 Articulação que envolveu agentes estatais e privados, como leiloeiros (PIMENTEL; PEREIRA, 2022) e seguradoras (FROMM, 2022).

18 *Jammers* são dispositivos eletrônicos projetado para bloquear ou interferir nos sinais de comunicação, como os de rastreadores, de GPS, celulares, wi-fi, entre outros.



Referências

- ANDERSON, Leon. Analytic Autoethnography. **Journal of Contemporary Ethnography**, v. 35, p. 373-395, 2006.
- BERALDO, A. **Negociando a vida e a morte**: estado, igreja e crime em uma favela de Belo Horizonte. Tese (doutorado em sociologia) - Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2020.
- BIONDI, K. **Junto e misturado**: uma etnografia do PCC. 1. ed. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2010. v. 1. p. 245.
- BIONDI, K. **Proibido roubar na quebrada**: território, hierarquia e lei no PCC. 1. ed. São Paulo: Editora Terceiro Nome / Editora Gramma, 2018.
- BOLTANSKI, L; THEVENOT, L. **De la justification**: les économies de la grandeur. Paris: Gallimard, 1991.
- BOURDIEU, P. The forms of capital. In: RICHARDSON, J. G. (org.). **Handbook of theory and research for the sociology of education**. Nova York, Greenwood Press, 1983.
- CULVER, G. Death and the car: On (Auto) mobility, violence, and injustice. **Acme: An International Journal for Critical Geographies**, v.17, n.1, p.144-170, 2018.
- DENNIS, K. & URRY, J. **After the car**. Cambridge, Polity Press. Featherstone, 2009.
- DEWEY, M. Illegal police protection and the market for stolen vehicles in Buenos Aires". **Journal of Latin American Studies**, Cambridge. v.44, n.4, p.679-702, novembro 2012.
- FBSP. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **17º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2023. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/07/anuario-2023.pdf>
- FBSP. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **18º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2024. Disponível em: <https://publicacoes.forumseguranca.org.br/handle/123456789/253>
- FEATHERSTONE, M. (org.). **Automobilities. Journal Theory, Culture and Society**. Londres, v. 21, n. 4-5, 2004.
- FELTRAN, G. O Valor Dos Pobres: A Aposta No Dinheiro Como Mediação Para o Conflito Social Contemporâneo. **Caderno CRH**, v.27, n. 72, 2014.
- FELTRAN, G.; FROMM, D. Ladrões e caçadores: sobre um carro roubado em São Paulo. **Antropolítica** - Revista Contemporânea de Antropologia, v. 50, 2020.
- FELTRAN, G., ROCHA, R., MALDONADO, J., ZAMBON, G., GOBBI, F. de.. Lei do desmanche, PCC e mercados. **Tempo Social**, v.35, n.1, p. 17-43, 2023. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.204351>
- FELTRAN, Gabriel. **Stolen Cars: A Journey Through São Paulo's Urban Conflict**. Hoboken: John Wiley & Sons, 2022.
- FELTRAN, Gabriel. **The entangled city**: crime as urban fabric in São Paulo. 1. ed. Manchester: Manchester University Press, v. 1, 2020.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; NAME, L. Does the future of the favela fit in an aerial cable car? Examining tourism mobilities and urban inequalities through decolonial lens. **Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies**, v. 42, p. 1-16, 2017.
- FREIRE-MEDEIROS, B. A metrópole do capital de rede: mobilidades socioespaciais e iniquidades urbanas. **Cadernos Metrópole**. São Paulo, v. 26, n. 60, p. 423-442, 2024. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6002>

- FREIRE-MEDEIROS, B.; MOTTA, L.; FROMM, D. Carros globais, desigualdades transnacionais: sobre a economia (in)formal de veículos. **Tempo Social**, v. 35, n.1, 5-15, 2023. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.208976>
- FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. P. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais**. Coimbra, n. 123, pp. 121-142, 2020.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; MAGALHÃES, A.; MENEZES, P. (orgs.). Dossiê (I) mobilidades socioespaciais e suas infraestruturas. **Revista Brasileira de Sociologia** [Online], v. 11 n. 28, 2023.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; TELLES, V.; ALLIS, T. Por uma teoria social 'on the move'. **Tempo Social**, v. 30, n.2, p. 1-16, 2018. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142654>.
- FREIRE-MEDEIROS, B. "A aventura de uns é a miséria de outros": mobilidades espaciais e pobreza turística. São Paulo, tese (livre-docência em Sociologia das Mobilidades). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2022.
- FROMM, D.; MOTTA, L. Not outlaw, legislators. In: Feltran, Gabriel de Santis (ed.). **Stolen cars**: A journey through São Paulo's urban conflict. Nova Jersey, John Wiley & Sons, 2022.
- FROMM, D. Insurance technopolitics: Car theft, recovery, and tracking systems in São Paulo. **Security Dialogue**, v.54, n.1, 2023. doi: <https://doi.org/10.1177/09670106221141355>.
- FROMM, D. **A indústria da proteção**: sobre as interfaces entre seguros, segurança e seguridade. Campinas, tese de doutorado em Antropologia Social, Universidade Estadual de Campinas, 2022.
- GIUCCI, G. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2004
- GLICK SCHILLER, N.; SALAZAR, N.B. Regimes of Mobility Across the Globe. **Journal of Ethnic and Migration Studies**, v. 39, n. 2, 2013. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2013.723253>
- GRANOVETTER, M. The Strength of Weak Ties. **American Journal of Sociology**, v.78, n.6, p. 1360-1380, 1973.
- HANNAM, K.; SELLER, M.; URRY, J. Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. **Mobilities**. [Online], v. 1, n. 1, pp. 1-22, 2006.
- HAYANO, D. M. Auto-ethnography: Paradigms, Problems and Prospects. **Human Organization**, v. 38, n. 1, p. 99-104, 1979.
- HORST, H.; MILLER, D. Normativity and Materiality: A View from Digital Anthropology. **Australian and New Zealand Communication Association**, v. 145, n. 1, 2012. <https://doi.org/10.1177/1329878X1214500112>.
- MACHADO DA SILVA, L. **Vida sob cerco**: violência e rotina nas favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.
- MALDONADO, J. **Jogando meu corpo no mundo**: relações entre "conflito urbano" e "acumulação social da diferença". Repositório da Universidade Federal de São Carlos, 177p. Dissertação de mestrado. Departamento de Sociologia. Universidade Federal de São Carlos, 2020.
- MANO, A. D.; MENEZES, P. V. Alerta Santa Marta: Dispositivos de (Contra) Vigilância em Favelas no Rio de Janeiro. **Antropolítica** - Revista Contemporânea de Antropologia, p. 147-173, 2021.
- MANO, A. Morro de medo: regimes de mobilidades após uma década de Unidades de Polícia Pacificadora em favelas do Rio de Janeiro. **Ponto Urbe**. [Online], n. 28, pp. 1-23, 2021.
- MARQUES, A. **Crime, proceder, convívio-seguro**: um experimento antropológico a partir de relações entre ladrões. 2009. Dissertação (Mestrado em Antropologia So-

- cial) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- MERRIMAN, P. Driving Places Marc Augé, Non-places, and the Geographies of England's M1 Motorway. In: FEATHERSTONE, M. **Automobilities. Journal Theory, Culture and Society**. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004.
- MILLER, D. (ed.). **Car Cultures**. Oxford: Berg, 2001.
- MILLER, D. **Consumption and its consequences**. Cambridge: Polity press, 2012.
- MILLER, D.; SLATER, D. **The Internet: an ethnographic approach**. Oxford: Berg, 2000.
- MISSE, M. **Crime e violência no Brasil contemporâneo: Estudos de Sociologia do Crime e da Violência Urbana**. Editora Lumen Juris, 2006.
- MORAGLIO, M. Peripheral mobilities. Looking at dormant, delegitimized and forgotten transport regimes. **Tempo Social**, v. 30 n. 2, p. 73-85, 2018. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142229>.
- MOTTA, L.; MALDONADO, J.; ALCÂNTARA, J. Regulating an illegal market. In: FELTRAN, Gabriel (ed.). **Stolen cars: a journey through São Paulo's urban conflict**. Hoboken, John Wiley & Sons, 2022.
- PERLONGHER, N. **O negócio do michê: prostituição viril em São Paulo**. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- NOGUEIRA, M.A. de F. Trecos móveis: A mobilidade em potência e o novo papel social dos objetos na publicidade das marcas. **Signos do Consumo**, vol. 13, núm. 1, 2021, Janeiro-Junho, pp. 72-81 Escola de Comunicações e Artes da USP DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.1984-5057.v13i1p72-81>
- PIMENTEL, A. *et al.* A escassez dos semicondutores e as transformações recentes no mercado automotivo. **Tempo Social**, 35 (1), 109-129. 2023. doi: <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.204348>
- PIMENTEL, A.; PEREIRA, L. Auctions and mechanisms. In: Feltran, Gabriel de Santis (ed.). **Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict**. Nova Jersey, Wiley & Sons, 2022.
- PINHO, I., RODRIGUES, F., ZAMBON, G. Navegar é preciso: as jornadas da cocaína e a expansão das facções pelo Brasil. **Novos estud. CEBRAP** 42 (1). Jan-Apr 2023.
- PINHO, I., ZAMBON, G., FERNANDES, L. Dismantling a stolen car." In: Feltran, Gabriel (ed.). **Stolen cars: a journey through São Paulo's urban conflict**. Hoboken, John Wiley & Sons, 2022.
- RIZEK, C. Trabalho, moradia e cidade: zonas de indiferenciação? **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, 27 (78), 41-89. 2012. doi: <https://doi.org/10.1590/S0102-69092012000100003>
- ROLNIK, R. & KLINTOWITZ, D. "(I)Mobilidade na cidade de São Paulo". **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 89-108, 2011. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142011000100007>.
- ROY, A. "Slumdog cities: rethinking suburban urbanism". **International Journal of Urban and Regional Research**, v.2, n. 35, p. 223-238, 2011.
- RUI, T.; MALLART, F. "A Cracolândia, um potente conector urbano". **Le Monde Diplomatique Brasil**, n. 99, 2015. Disponível em: <http://diplomatie.org.br/a-cracolandia-um-potente-conector-urbano>
- SANTOS, M. O método da autoetnografia na pesquisa sociológica: atores, perspectivas e desafios. **Plural - Revista de Ciências Sociais**, vol. 24, núm. 1, p. 214-241, 2017.
- SHELLER, M. & URRY, J. "The city and the car". **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 24, p. 737-757, 2000.
- SHELLER, M. & URRY, J. "The new mobili-

ties paradigm". **Environment & Planning A**, v. 38, n. 2, 2006.

SHELLER, M. From spatial turn to mobilities turn. **Current Sociology**. [Online], v. 65, n. 4, p. 623-639, 2017.

SHELLER, M. **Mobility justice**: the politics of movement in the age of extremes. Londres, Verso, 2018.

STEPPUTAT, F. "Contemporary governscapes: Sovereign practice and hybrid orders beyond the center". In: Bouziane, M. **Local politics and contemporary transformations in the Arab World**. Londres: Palgrave Macmillan, p. 25-42, 2013.

STEPPUTAT, F. "Pragmatic peace in emerging governscapes". **International Affairs**, v. 94, n. 2, p. 399-416, 2018.

TELLES, V. "Nas dobras do legal e ilegal: ilegalismos e jogos de poder nas tramas da cidade". **Dilemas**, Revista de Estudos de Conflito e Controle Social, 2 (5-6): 97-126. 2010

TELLES, V. Em torno da Cracolândia Paulista: apresentação. **Ponto Urbe**, 21. 2017. doi: <https://doi.org/10.11606/y5pgvf27>

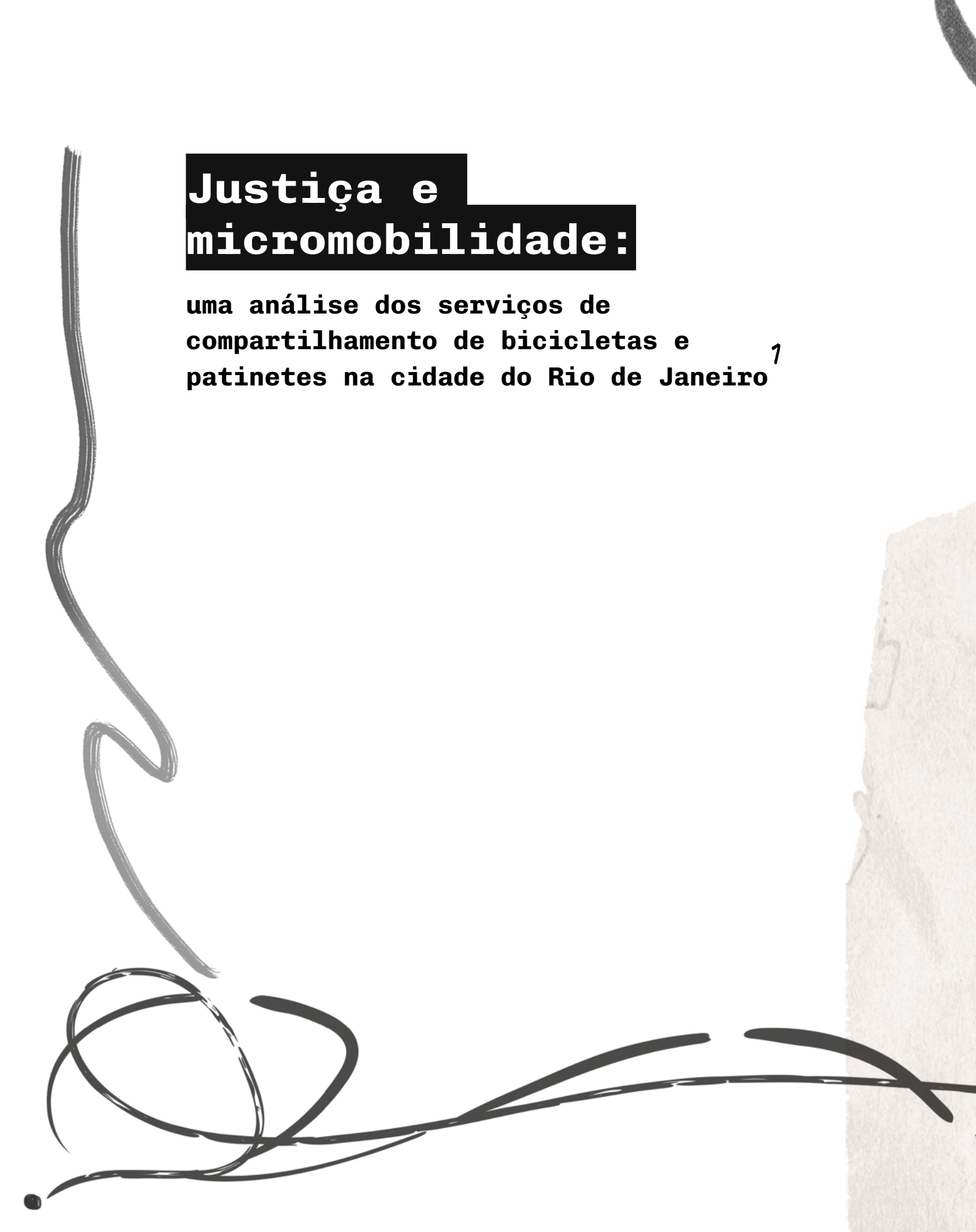
URRY, J. **Mobilities**. Cambridge and Malden, Polity, 2007.

URRY, J. The "System" of Automobility. **Journal Theory, Culture and Society**, v. 21, n. 4/5, p. 25-39, 2004.

VIRILIO, P. **Velocidade e Política**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

ZAMBON, G.; FELTRAN, G. Crime, violence, and inequality in São Paulo. In: Feltran, Gabriel (ed.). **Stolen cars**: a journey through São Paulo's urban conflict. Hoboken, John Wiley & Sons, 2022.





Justiça e micromobilidade:

**uma análise dos serviços de
compartilhamento de bicicletas e
patinetes na cidade do Rio de Janeiro¹**



Adriana de Souza e Silva

Northeastern University, Estados Unidos

Mar Scardua

North Carolina State University, Estados Unidos

Tradução² e Revisão:

Alice Maria da Fonseca Freire

Universidade Federal do Rio de Janeiro



Justiça e micromobilidade: Uma análise dos serviços de compartilhamento de bicicletas e patinetes na cidade do Rio de Janeiro

Resumo

Rio de Janeiro e São Paulo estão entre as maiores megacidades do Sul Global. Cidades latinoamericanas vêm ativamente integrando serviços micromobilidade como parte dos hábitos de mobilidade urbana da população. Contudo, essa integração não considerou outras mudanças de mobilidade sustentáveis, como acesso a ciclovias, smartphones apropriados, e internet móvel. Boa parte da literatura em transporte compartilhado no Sul Global não analisa como eles são integrados com modos sustentáveis e “justos” de se mover pela cidade. É comum que tecnologias emergentes são apropriadas dentro de padrões pré-existentes de injustiça de mobilidade, perpetuando desigualdades já presentes. Este artigo analisa o caminho das patinetes elétricas no Rio de Janeiro, e sua integração com smartphones. Nossas descobertas ajudam a contextualizar a micromobilidade nas megacidades do mundo em desenvolvimento.

Palavras-Chaves: mobilidades, micromobilidade, justiça, e-scooters, sistemas de bicicletas compartilhadas.

Justicia y micromovilidad: un análisis de los servicios de bicicletas y scooters compartidos en la ciudad de Río de Janeiro

Resumen

Rio de Janeiro y São Paulo (Brasil) están entre las megaciudades más grandes del Sur Global. Ciudades latinoamericanas estuvieron integrando servicios de micromovilidad como parte de los hábitos de movilidad urbana de sus poblaciones. Sin embargo, esa integración no aportaba otros cambios sostenibles de movilidad, como acceso a ciclovías, smartphones apropiados, y internet móvil. Gran parte de la literatura en transporte compartido en el global sur no analiza como ellos son integrados con modos sostenibles y “justos” de moverse por la ciudad. Tecnologías emergentes comúnmente son apropiadas dentro de padrones preexistente de injusticia de movilidad, perpetuando desigualdades existentes. Este artículo analiza el camino de los patinetes eléctricos en Rio de Janeiro, y su integración con smartphones. Nuestros hallazgos ayudan a contextualizar la micromovilidad en las megaciudades del mundo en desarrollo.

Palabras Clave: mobilidades, micromobilidad, justicia, e-scooters, sistemas de bicicletas compartidas.

Justice and micromobility: An analysis of bicycle and scooter sharing services in the city of Rio de Janeiro

Abstract

Rio de Janeiro and São Paulo (Brazil) are among the largest megacities in Latin America. Latin American cities have been actively integrating micromobility services as part of people's urban mobility habits. However, this integration lacked other sustainable mobility changes, such as access to bike paths, proper smartphones, and mobile internet. Much of the scholarship on shared transportation in the Global South does not analyze how they are integrated with sustainable and "just" ways of moving through the city. Often emerging technologies are appropriated into existing patterns of mobility injustice, perpetuating existing inequalities. This paper analyzes the development of electric scooters in Rio de Janeiro as a case of how micromobility is embedded into existing and systemic issues of mobility injustice. Drawing from news articles, we describe the diverse uses of scooters in Rio de Janeiro, and their integration with smartphones. Our findings help to contextualize micromobility in developing world mega-cities.

Keywords: mobilities, micromobility, justice, e-scooters, bike sharing systems.



Introdução

Rio de Janeiro e São Paulo estão entre as maiores megacidades do Sul Global. Durante a última década, ambas as cidades experimentaram considerável difusão e adoção de serviços de micromobilidade, como bicicletas e patinetes compartilhados, por terem recebido alguns dos maiores investimentos na América Latina para o desenvolvimento desses serviços. No caso do Rio de Janeiro, esses investimentos aconteceram em parte pela cidade ter sediado dois grandes eventos internacionais: a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e as Olimpíadas de Verão de 2016. Com a intenção de transformar a cidade em um novo polo tecnológico, uma parceria entre a cidade do Rio e a IBM renovou o já bem-sucedido sistema de compartilhamento de bicicletas (BSS) BikeRio, também conhecido como “laranjinhas”. Em 2019, várias *startups* como *Green* e *Yellow* começaram a povoar as ruas do Rio de Janeiro com patinetes elétricas (PATINETES..., 2019).

Embora as cidades latino-americanas tenham integrado ativamente bicicletas e patinetes compartilhadas como parte dos hábitos de mobilidade urbana das pessoas, essa integração carece de mudanças estruturais e sustentáveis, como a construção de ciclovias, acesso a *smartphones* e à internet móvel. Os serviços de micromobilidade foram desenvolvidos sob a premissa de que todos teriam acesso aos aplicativos operados em *smartphone* para alugar bicicletas e patinetes e, dessa maneira, poderiam se deslocar facilmente pela cidade. No entanto, essas soluções não foram implementadas de forma equitativa. Esses sistemas atendem às áreas mais ricas da cidade e são acessíveis apenas à população que já tem acesso a outras formas de mobilidade urbana, como carros particulares e bicicletas pessoais.

LAE

v.4 n.1

p. 198-229

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70761

Neste artigo, analisamos o desenvolvimento da micromobilidade por meio de patinetes no Rio de Janeiro e em São Paulo como um caso exemplar de como os sistemas de micromobilidade muitas vezes estão inseridos em questões existentes e sistêmicas de acesso desigual às mobilidades e tecnologias móveis. O uso de patinetes no Rio de Janeiro não é um fenômeno completamente novo – eles fazem parte da vida cotidiana dos cariocas desde a década de 1980, apesar de que com papéis diferentes. No entanto, embora haja uma robusta literatura sobre serviços de compartilhamento de bicicletas, as patinetes elétricas compartilhadas não receberam tanta atenção. Além disso, a despeito do ganho em destaque das cidades do Sul Global como locais para o estudo da micromobilidade, poucos desses estudos se concentraram em questões de justiça e mobilidade relacionadas aos serviços de compartilhamento de bicicletas e patinetes. Por essas razões, oferecemos uma análise do desenvolvimento da micromobilidade no Brasil, focando especificamente na história das patinetes compartilhadas no Rio de Janeiro como uma lente para compreender a relação entre justiça na mobilidade, micromobilidade e comunicação móvel. A partir de artigos jornalísticos de O Globo, o jornal mais popular do Rio de Janeiro, descrevemos a implementação dos serviços de patinete no Rio de Janeiro e em São Paulo como uma série de decisões políticas que não incluíram o público, nem tiveram a intenção de promover justiça na mobilidade.

É importante deixar claro que o Brasil não é um caso isolado. Grande parte do desenvolvimento do transporte compartilhado em megacidades do Sul Global focou nos impactos econômicos desses novos serviços, ao invés de promover maneiras “justas” de se comunicar e se mover pelos espaços urbanos. Assim, nossa história também pode ajudar acadêmicos e formuladores de políticas a entender o impacto e os desafios da implementação de serviços de micromobilidade em outras megacidades do Sul Global.

Nas seções a seguir, analisamos primeiro como os serviços de micromobilidade se desenvolveram no Sul Global de uma maneira geral e no Brasil especificamente. Em seguida, com base em O Globo, analisamos o papel das patinetes compartilhadas na vida urbana do Rio desde sua criação na década de 1980. Concluímos com uma reflexão sobre o papel (ou a falta dele) das patinetes no desenvolvimento da justiça da micromobilidade no Brasil.

Micromobilidades no Brasil: uma fatia do Sul Global

Micromobilidade é definida como mobilidade de curta distância e baixa velocidade (menos de 50 km/h) em espaços urbanos, que é realizada por energia humana ou elétrica (PRICE *et al.*, 2021). Inclui principalmente bicicletas e patinetes, que podem ser de propriedade privada ou compartilhados, além de caminhadas (OESCHGER *et al.*, 2020). A micromobilidade tem recebido atenção crescente desde 2018 em campos como Estudos de Transporte, principalmente em contextos norte-americanos e europeus, como uma solução para os problemas de mobilidade em cidades inteligentes, como engarrafamentos, e o que tem sido chamado de “o problema do último quilômetro”, ou seja, a travessia do espaço entre a última estação de trem/ônibus e o destino final (MARQUES; COELHO, 2022). Paul Dourish (2016) definiu uma cidade inteligente como um espaço urbano reconfigurado por meio de sistemas de sensoriamento e computacionais. Para o autor, cidades inteligentes surgem quando tecnologias digitais em rede estão incorporadas na infraestrutura de espaços urbanos. No que diz respeito à micromobilidade, os projetos de cidades inteligentes geralmente visam a integração de *smartphones* com bicicletas e patinetes públicas compartilhados, criando o que é conhecido como serviços de compartilhamento de bicicletas ou patinetes. Esses serviços, que permitem às pessoas alugar bicicletas e patinetes por meio aplicações exclusivas, ganharam popularidade em todo o mundo. Eles são geralmente apresentados como maneiras de promover cidades inteligentes mais sustentáveis e verdes (CUGURULLO; ACHEAMPONG, 2020), e como alternativas ao transporte baseado em carros. Frauke Behrendt (2016) sugere que os dados coletados da micromobilidade baseada em localização podem ajudar a entender as práticas diárias de mobilidade dos usuários de bicicletas elétricas e, por sua vez, informar políticas governamentais para o desenvolvimento de cidades inteligentes mais sustentáveis e verdes. Isso é, sem dúvida, importante, já que o aumento da poluição causada por veículos à base de carbono ameaça o aquecimento global.

As pesquisas e políticas de mobilidade ainda se originam fortemente dos contextos do Norte Global. Essa perspectiva eurocêntrica que enfatiza a micromobilidade como uma forma de promover mobilidade sustentável e cidades verdes tem sido reproduzida em contextos do Sul Global sem uma abordagem crítica que leve em consideração os espaços diversos e desiguais das megacidades do Sul Global. Cidades europeias como Copenhague, Paris e Amsterdã investiram pesadamente em infraestruturas de micromobilidade por décadas. Elas dispõem de muitas ciclovias, restrições à circulação

e velocidade de carros, e educação de transporte eficiente para que os ciclistas possam compartilhar as estradas com segurança com pedestres e veículos. Outras cidades europeias de médio porte não ficam muito atrás (VON PAPE *et al.*, 2021). Além de um espaço urbano planejado, essas cidades são mais homogêneas, têm menos desigualdades socioeconômicas e áreas de pobreza. Elas não lidam com violência urbana sistêmica, engarrafamentos caóticos e forte poluição do ar. No entanto, os estudos sobre cidades inteligentes e micromobilidade em países da América do Sul e da Ásia muitas vezes seguem a tendência europeia, focando na sustentabilidade ambiental e nos impactos econômicos desses novos serviços, sem levar em consideração a diversidade e os problemas de acesso que os permeiam.

Por exemplo, Shu e colegas (2019) exploraram a distância ideal entre estações para a implementação bem-sucedida de serviços de compartilhamento de bicicletas e patinetes na China. As estações de compartilhamento de bicicletas de Pequim são distribuídas de acordo com a área geral (comercial, residencial, escritório), depois pela localização exata respeitando a lógica do “ambiente próximo” e as especificidades da arquitetura local, respeitando a capacidade/disposição física dos usuários para caminhar até uma estação e reduzindo os níveis de estresse por garantir sempre a todos a possibilidade de alcançar uma estação (p. 1). A localização das estações também é uma das principais preocupações na implementação desses serviços em outras cidades de médio a grande porte do Sul Global, e estudos de caso que buscam avaliar o interesse e a viabilidade da implementação de um serviço de compartilhamento de bicicletas e patinetes tendem a focar primariamente nisso, no momento que a população é pesquisada (KURNIADHINI; ROYCHANSYAH, 2020; PATEL *et al.*, 2020).

Em uma comparação sobre os serviços de compartilhamento de bicicletas e patinetes pelo mundo, Todd e colegas (2021) observam que a maioria dos países do Sul Global não coleta dados sobre esses serviços, o que dificulta a comparação com seus equivalentes do Norte Global. A única exceção é a China, que possui o maior mercado de compartilhamento de bicicletas do mundo. A China utiliza sistemas de compartilhamento de bicicletas há quase 50 anos e possui o maior número de bicicletas públicas do mundo (750.000), distribuídas por 237 cidades. Somente Pequim tinha 67.000 bicicletas e 2.700 estações em 2019, e o uso diário médio do sistema de compartilhamento de bicicletas na cidade chega a 200.000 viagens.³ No entanto, existem sistemas similares no Egito, Marrocos, Ruanda, Nigéria, Venezuela, Colômbia e muitos outros países (MEDDIN *et al.*, 2021). O relatório de Todd e colegas não considera a micromobilidade informal, ou seja, a micromobilidade que não utiliza um sistema formal de compartilha-

mento. Por exemplo, em Bogotá, Colômbia, muitos adultos usam bicicletas para levar seus filhos à escola (PIPICANO *et al.*, 2021), assim como em Buenos Aires, em um momento pós-pandemia de COVID-19 (ZUNINO SINGH; VELÁZQUEZ, 2023). No Malawi, os táxis-bicicleta são comumente usados para transportar pessoas e mercadorias tanto em cidades quanto em áreas rurais (PORTER *et al.*, 2017, p. 189), mesmo caso da cidade de Afuá, localizada no norte do Brasil, no estado do Pará: por ter sua infraestrutura toda baseada em palafitas, Afuá é a única cidade do mundo em que toda mobilidade cotidiana – de táxis à ambulâncias, passando pelo descolamento do Corpo de Bombeiros – é feita em bicicletas (DE FARIA NOGUEIRA; SOUZA, 2024). Esses casos demonstram que a micromobilidade é extremamente comum nos países do Sul Global, mas é bastante diferente dos sistemas de compartilhamento estabelecidos no Norte Global.

Um dos principais problemas que impedem a implementação bem-sucedida de sistemas de compartilhamento de bicicletas e patinetes no Sul Global é a dificuldade no pagamento dos serviços. A maioria dos serviços exige que os usuários tenham um cartão de crédito ou débito cadastrado, o que automaticamente exclui pessoas que não têm acesso a contas bancárias ou a um histórico de crédito. Por exemplo, quando o LinkBike foi implementado em 2016 em Penang (Malásia), o serviço aceitava apenas cartões de débito, não dinheiro, como forma de pagamento (KADIR *et al.*, 2019), o que levou à baixa popularidade do serviço. Como alternativa, para promover o serviço em Taipei (Taiwan) em 2009, o Youbike concedeu 30 minutos de viagens gratuitas para todos os usuários. As viagens gratuitas foram abolidas em 2015, e o número de usuários no sistema caiu significativamente (WU *et al.*, 2019). Yi-Hsuan e colegas (2019) sugerem que, embora esse sistema possa ter sido um cálculo adequado de oferta e demanda por parte da cidade, ele pode ter causado efeitos negativos em certas populações de baixa renda, como os estudantes. O sistema de compartilhamento de bicicletas de Taipei conta com 372 estações de ancoragem, com cerca de 40 bicicletas cada, e integração com o sistema de transporte público da cidade através de um cartão de associação.

Enquanto os estudos mencionados acima focam na acessibilidade financeira, há uma escassez de estudos que conectem especificamente a acessibilidade com desigualdades raciais e socioeconômicas. Um dos poucos exemplos é o estudo de Aman e colegas (2021), que analisaram a acessibilidade à micromobilidade em relação à raça e classe na cidade de Austin, Texas (EUA). Eles descobriram que as populações negras, asiáticas, hispânicas, de baixa renda e dependentes de transporte têm menos acesso a bicicletas e patinetes compartilhadas, já que a maioria das estações e dispositivos está localizada no centro da cidade (onde está localizado o campus da Universidade

do Texas) e longe de dos locais onde reside a maior parte dessa população. A concentração de bicicletas e patinetes em centros urbanos não é uma característica exclusiva de Austin, Texas. A maioria das grandes cidades do mundo implementa serviços de micromobilidade em áreas urbanas ricas, onde as pessoas já têm acesso a uma ampla gama de transporte. Embora essa decisão resolva o “problema do último quilômetro” em áreas de alta densidade populacional, não ajuda as populações de baixa renda que vivem nos subúrbios e longe dos centros urbanos. O desenvolvimento de sistemas de compartilhamento de bicicletas e patinetes no Rio de Janeiro e em São Paulo seguiu a mesma tendência.

A implementação de sistemas de compartilhamento de micromobilidade no Brasil ocorreu em paralelo com a criação da lei 12.587/12, conhecida como a Lei de Mobilidade Urbana e a estruturação do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Esses decretos fornecem diretrizes para o desenvolvimento de Planos de Mobilidade Urbana (PMU), com orientação para o desenvolvimento de serviços de micromobilidade, como a construção de ciclovias, educação no trânsito e incentivo a modelos de intermodalidade (soluções para usuários transferirem de uma forma de mobilidade para outra) em municípios com mais de 20.000 pessoas. No entanto, são poucas as cidades brasileiras que implementaram essas diretrizes de forma satisfatória. Cada cidade desenvolveu seu próprio sistema de compartilhamento de patinetes e bicicletas de acordo com sua própria situação socioeconômica e possibilidades (orçamento, topografia, etc.), assim como com suas inclinações e influências políticas (RODRIGUES, 2020).

Os serviços de micromobilidade no Brasil surgiram primeiramente nas áreas ricas das grandes cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo. Logo depois, outras capitais estaduais brasileiras começaram a implementar seus próprios sistemas. Um caso de sucesso é a cidade de Fortaleza: seu projeto Bicicletar foi tão bem-sucedido que até levou ao desenvolvimento de bicicletas para crianças (RECHENE *et al.*, 2018; BICICLETAR, s.n.). Além disso, algumas universidades públicas desenvolveram de forma independente iniciativas de compartilhamento de bicicletas para atender alunos e funcionários. Um exemplo é o CoolabBici, na Universidade Federal do Paraná (UFPR) em Curitiba. O serviço funcionou de maio de 2017 até março de 2020, quando foi encerrado por causa da pandemia de COVID-19 (PRADO *et al.* 2020).

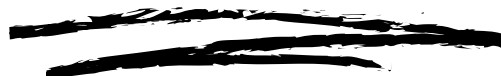
O PMU do Rio de Janeiro buscou expandir as ciclovias da cidade, mantendo e consertando as já existentes. Também previu a criação de corredores urbanos para bicicletas e pedestres, a instalação de estações de bicicletas do *BikeRio* — o serviço local

de compartilhamento de bicicletas — ao longo da costa, do Centro à Zona Sul, que são as áreas mais movimentadas e turísticas da cidade, respectivamente. O PMU do Rio de Janeiro também previu a integração dos serviços de micromobilidade com ônibus e trens — mas apenas criando estações de ancoragem para bicicletas perto de estações de ônibus, trem e metrô, e não um sistema unificado como foi o caso em Taipei com o *Youbike* (WU *et al.*, 2019).

Em 2008, antes do PMU, o Rio de Janeiro tentou instalar um sistema de compartilhamento de bicicletas chamado PedalaRio. O sistema falhou devido à falta de manutenção adequada e ao planejamento urbano deficiente (LESSA, 2009; DE SOUZA, 2011), além do frequente roubo de bicicletas. Após a falha do PedalaRio, o projeto *BikeRio/Bikeltaú* foi implementado em outubro de 2011, em parceria com o banco Itaú (DE SOUZA, 2011; DE LIMA, 2011; OLIVEIRA, 2012). Os serviços de compartilhamento de bicicletas no Brasil normalmente são desenvolvidos através de uma aliança público-privada, como o *BikeRio/Bikeltaú* no Rio de Janeiro e o Tembici em São Paulo, Rio de Janeiro e outras cidades.

Os sistemas de compartilhamento de bicicletas se tornaram parte integrante do cenário de mobilidade do Rio de Janeiro. Atualmente, conta com 390 estações e 5.000 bicicletas disponíveis por toda a cidade (RIBAS, 2020). Apesar da popularidade das “laranjinhas” do *BikeRio*, os usuários ainda enfrentam vários desafios, como o baixo número de estações de bicicletas (LARANJEIRAS..., 2012; CANDIDA, 2015), pequeno número de bicicletas e suportes para bicicletas (CARIELLO, 2012; PEIXOTO, 2016; RESENDE; BOERE, 2017), estações prometidas que nunca foram implementadas (SUCESSO..., 2012; PEIXOTO, 2016) e equipamentos quebrados ou inexistentes (SOBRAM..., 2012; BOERE, 2015; MANASCE, 2016; LAMARQUE, 2017; RESENDE; BOERE, 2017), além da falta de ciclovias adequadas, que são mais comuns nos centros urbanos, mas quase não existem nos subúrbios. (COSTA, 2015; PEIXOTO, 2015; PORCIDONIO, 2018; BOERE, 2018A), visto que o serviço não alcança todas as partes do Rio de Janeiro.

A popularidade do *BikeRio* no Rio de Janeiro gerou grandes expectativas para o desenvolvimento de sistemas de compartilhamento de patinetes no país (CELULAR..., 2018). Os serviços de patinetes elétricas compartilhadas surgiram em São Paulo em agosto de 2018 com a *startup* brasileira Scoo. Em dezembro do mesmo ano, o servi-



ço chegou ao Rio de Janeiro, e em junho de 2019, serviços de compartilhamento de patinetes foram implementados nas cidades de Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Florianópolis, Recife, Santos, Campinas e São José dos Campos (DORIA, 2018; BOERE, 2018B; CARUSO; SPZACENKOPT; ESPINOZA, 2018; PATINETE ELÉTRICO..., 2019). De janeiro a agosto de 2019, os serviços de compartilhamento de patinetes experimentaram um crescimento incrível de 19% ao mês (BOERE, 2019; CUNHA, 2019; PATINETE ELÉTRICO..., 2019; GUIMARÃES, 2019A; GUIMARÃES, 2019B). No entanto, a implementação e o desenvolvimento desses serviços enfrentaram muitos desafios relacionados a políticas urbanas, mobilidade e acessibilidade.

Metodologia

Para entender o desenvolvimento das patinetes elétricas no Rio de Janeiro, analisamos artigos da imprensa popular do jornal O Globo, um dos três principais jornais do Brasil e o maior em número de assinaturas digitais. Utilizamos o arquivo digital de O Globo, que contém versões digitalizadas de todas as edições do jornal desde sua criação em 1925. O Globo é sediado no Rio de Janeiro e, portanto, uma escolha natural para pesquisar notícias sobre patinetes na cidade.

Usamos as palavras-chave “scooter”, “e-scooter” e “patinete” para coletar todos os artigos sobre esses tópicos desde a inauguração do jornal. Para contextualizar as patinetes como modais de micromobilidade compartilhada, também utilizamos as palavras-chave “bicicleta compartilhada”, “laranjinha”, “bike Itaú” e “*walk machine*” (um tipo de patinete movido a diesel usado no Brasil). Consideramos tanto notícias quanto textos não jornalísticos, particularmente artigos de opinião e anúncios, conseguimos 108 artigos publicados entre 1989 e 2023.

Definimos “patinete” como “um veículo conduzido em pé que consiste em uma prancha estreita montada entre ou sobre duas rodas colocadas uma à frente da outra, com um guidão vertical fixado na roda dianteira, que é movido empurrando-se com um pé” e “um veículo semelhante movido por um motor elétrico” (MERRIAM-WEBSTER, S.N.). Por esse motivo, artigos que se referiam a “scooters” que se assemelhavam a pequenas motocicletas foram excluídos. Além disso, eliminamos artigos que se referiam a patinetes como veículos de duas rodas em que os usuários ficam de pé e empurram um guidão para mover a máquina para frente, como os produtos da empresa Segway, devido ao seu design diferenciado. Patinetes podem ser movidas por combustível (eletrici-

dade, diesel, gasolina, etc.) ou autopropelidos. Neste estudo, focamos exclusivamente em patinetes movidas a combustível. Também excluimos artigos sobre patinetes autopropelidos (não movidas a eletricidade ou combustível). Após todas essas exclusões, ficamos com 94 artigos para análise.

Para analisar os dados, utilizamos o método de comparação constante para apresentar um relato temático sobre o desenvolvimento das patinetes elétricas no Rio de Janeiro. Classificamos os artigos em três grandes temas: antecedentes históricos, serviços de compartilhamento de patinetes elétricas e justiça na mobilidade. Dentro da análise dos serviços de compartilhamento de patinetes elétricas no país, identificamos quatro categorias principais relacionadas às dificuldades de mobilidade enfrentadas com os patinetes: (1) preocupações com segurança, (2) falta de regulamentação, (3) objetos de crime e (4) exploração do trabalho. Essas categorias não são mutuamente exclusivas. Todas as conversões do real brasileiro (BRL) para o dólar americano (USD) utilizaram as taxas de câmbio de 8 de julho de 2024.

Análise de Dados

Início: as walk machines

As patinetes não autopropulsadas só apareceram no Brasil a partir de 1988. A primeira patinete motorizada fabricada e popularizada no país foi a "*walk machine*", desenvolvida pela empresa Hatsuda, com sede em São Paulo. A Hatsuda costumava fabricar máquinas agrícolas, mas em 1988, um de seus funcionários teve a ideia de transformar um de seus pulverizadores agrícolas em uma patinete movida a diesel, com autonomia e força suficientes para carregar uma pessoa e alguns equipamentos agrícolas por distâncias consideráveis em estradas rurais de terra. A *walk machine* foi anunciada como "ideal para pequenas compras rápidas, distribuição de equipamentos em fábricas e transporte de suprimentos em ranchos e fazendas" (INDÚSTRIA..., 1988). No ano seguinte, as *walk machines* ganharam popularidade no Rio de Janeiro e em São Paulo, sendo usadas por mensageiros de empresas que precisavam entregar documentos pela cidade, evitando engarrafamentos.

Uirdilei Fernandes, dono de uma loja de patinetes no Rio de Janeiro, disse que "recebia muitas encomendas de donos de empresas" porque as *walk machines* eram "muito econômicas em combustível" (LOBO, 1989). Um representante da Hatsuda no Rio de

Janeiro, Eronildes Batista, afirmou que "alguns condomínios fechados compram para a segurança interna, enquanto outros compram para pequenas compras perto de casa ou para lazer" (LOBO, 1989). Assim, as primeiras patinetes autopropulsadas foram comercializadas para auxiliar no transporte de mercadorias, suprimentos e documentos no ambiente de trabalho, especialmente em operações internas e para pequenas distâncias. A manutenção das *walk machines* era barata, eram capazes de carregar até 150 kg, e alcançavam uma velocidade máxima de 20 km/h (PARA A CRIANÇA..., 1989).

A *walk machine* também foi comercializada como um objeto de lazer. Um anúncio de 1988 mostra as patinetes em "versões casuais nas cores vermelha, preta, amarela e verde", com uma foto de uma garota sorrindo posando na máquina (INDÚSTRIA..., 1988). Em 1989, a *walk machine* se tornou popular entre as crianças no bairro novo-rico da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro. Lobo (1989) destacou como "as crianças estão inventando um novo esporte de verão, criando truques e 'descobrimo' caminhos" com a *walk machine*. O empresário Fernandes mencionou que sua loja vendia vinte unidades por mês, tanto para empresas quanto para crianças do bairro (AS PATINETES..., 1989). De acordo com Fernandes, "a maioria das patinetes que circulam nos condomínios da Barra foram vendidas por nós". A Hatsuda parecia focada no mercado da Barra, mantendo no bairro seu representante mencionado anteriormente no texto (LOBO, 1989). No início dos anos 1990, os parques da Barra da Tijuca começaram a receber crianças que traziam suas próprias *walk machines* ou as alugavam no local (DIAS, 1991; DIVERSÕES..., 1991; PILOTOS..., 1991; 'WALK-MACHINE'..., 1991; LAZER..., 1992; CRIANÇAS..., 1993). A popularidade das *walk machines* na Barra da Tijuca demonstra o objetivo da Hatsuda de atingir o público jovem e de alta renda na cidade.

Os governos estaduais rapidamente começaram a usar as *walk machines* para a gestão da mobilidade urbana também. Em 1988, o prefeito de São Paulo, Jânio Quadros, manifestou interesse em adotá-las para deslocamento da Guarda Municipal, tornando São Paulo a primeira cidade no Brasil a usar patinetes para a segurança pública. O equipamento foi testado por dez dias no parque Ibirapuera (GUARDA..., 1988) e continuou a ser utilizado nesse mesmo local pelo menos até 1992 (GUARDAS..., 1992). Em janeiro de 1992, as *walk machines* foram compradas pela Companhia Municipal de Limpeza Urbana do Rio de Janeiro (Comlurb) para serem usadas durante a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, também conhecida como Rio-92. O objetivo era ter pelo menos uma frota circulando durante o evento para coibir vandalismo através do patrulhamento ostensivo dos agentes da Comlurb. Como mencionou o gerente de vigilância e segurança patrimonial da Comlurb, Alcebiades Teixeira da Silva

Filho, a *walk machine* "é um veículo leve que sobe facilmente e se move do gramado para o asfalto" (GUARDAS..., 1992). No entanto, essa foi uma iniciativa de curto prazo. Após a Rio-92, as *walk machines* não foram mais vistas na cidade por pelo menos uma década. Em 2002, a Polícia Militar do Rio de Janeiro começou a usar patinetes para patrulhar a área costeira da cidade. Uma empresa de São Paulo — onde a Hatsuda estava localizada — doou o equipamento para a cidade do Rio, mas o nome da empresa foi omitido do artigo (PATINETE: POLICIAMENTO..., 2002).

Após quase uma década, as patinetes autopropulsadas voltaram a ganhar visibilidade. Em junho de 2010, a Revista de Estilo de Vida de *O Globo*, uma seção do jornal voltada ao público de classe média alta, publicou uma seção especial sobre opções de micromobilidade elétrica para transporte urbano rápido, ecológico e "moderno". Guilherme Trotta, representante de uma empresa de *e-skates*, disse que "as patinetes elétricas estão a caminho" (SOBRAL, 2010). Em dezembro do mesmo ano, a seção de entretenimento apresentou um artigo de duas páginas sobre os primeiros capítulos da telenovela de horário nobre *Insensato Coração*, prestes a ser lançada. O artigo incluía uma imagem em que os atores andavam em patinetes elétricas volumosas (CASTRO, 2010). As telenovelas estão entre os gêneros mais culturalmente relevantes no Brasil, frequentemente apresentando personagens ricos e de classe média alta. Qualquer produto (como patinetes elétricas) mostrado em uma telenovela de horário nobre, especialmente durante a semana de estreia, ganha significativa visibilidade e se torna um objeto de desejo.

O surgimento das patinetes elétricas

As patinetes elétricas começaram a ser usados para micromobilidade na Barra da Tijuca e no Recreio por volta de 2012. Na imprensa, eles eram retratados como alternativas aos carros e ao transporte público para cidadãos de classe alta (PAES, 2012a). Assim como as patinetes movidas a diesel dos anos 1990, as patinetes elétricas surgiram como objetos caros e elitizados, feitos para serem possuídos, não compartilhados. Diferentemente das *walk machines*, no entanto, as patinetes elétricas foram consideradas como modais de transporte desde o início. Elas foram promovidas como opções de mobilidade alternativa para adultos irem ao trabalho e realizarem tarefas sem se sujar ou se cansar. Uma usuária de patinete elétrica e dona de uma boutique de luxo na Barra da Tijuca mencionou: "eu costumava andar de bicicleta, mas com a patinete posso usar saias e vestidos e não me preocupar com o tipo de sapato que escolho" (PAES, 2012a).

As patinetes ficaram fora das notícias até 2018, quando o colunista Pedro Doria, de O Globo, escreveu sobre a empresa de compartilhamento de patinetes elétricas, *Bird*, e seu sucesso nos Estados Unidos: “essa é a aposta da *Bird*. A forma como nos movemos pelas cidades mudará radicalmente. Talvez as patinetes elétricas passem a fazer parte da equação para pequenas distâncias. Logo, ainda vamos começar a vê-las em nossas cidades” (DORIA, 2018). A previsão de Doria estava correta, pois as patinetes elétricas começaram a ser retratadas como alternativas para a micromobilidade urbana. A *Bird* seguiu o modelo do *Uber*, usando um aplicativo intermediário para alugar um veículo compartilhado. No mesmo ano, a *startup* brasileira *Scoo* e a operadora do *BikeRio*, TemBici, anunciaram seus planos de implementar patinetes elétricas no Rio de Janeiro (BOERE, 2018b). Nos primeiros 30 dias, o serviço foi oferecido gratuitamente. Depois, a *Scoo* cobrava um real por quatro minutos de uso, mais 25 centavos por cada minuto adicional (BOERE, 2018b).

Em abril de 2019, a revista Rio Show, do O Globo, publicou um artigo de capa que destacava as diferentes opções de micromobilidade na cidade, e as patinetes elétricas foram listadas como destaque (CUNHA, 2019). Naquele momento, o mercado de patinetes elétricas no Rio de Janeiro era dominado principalmente pela *Grin* (líder latino-americana em patinetes elétricas) e pela *Yellow* (uma *startup* brasileira de patinetes elétricas). A *Grin* e a *Yellow* acabaram se fundindo para expandir seus mercados, formando a *Grow*. Ambas as empresas, no entanto, estavam presentes apenas nos bairros ricos da Zona Sul, Barra da Tijuca e Centro. A Zona Sul é a área mais turística da cidade, a Barra da Tijuca abriga uma população de alta renda, e o Centro é o distrito comercial da cidade (BOERE, 2015). Fernanda Laranja, então representante da *Grow* no Brasil, afirmou que o Rio de Janeiro era ideal para o uso de patinetes elétricas devido ao “intenso fluxo de turistas e praias e áreas ao ar livre”. Ela também observou que as pessoas estavam alugando patinetes elétricas para se deslocarem de casa para a escola ou para o trabalho (GUIMARÃES, 2019b).

As patinetes elétricas chegaram rapidamente, mas se adaptaram lentamente às leis e aos planos de acessibilidade urbana da cidade. As pessoas estavam acostumadas a andar de bicicleta, não de patinete. Diferentemente das bicicletas, as patinetes eram usadas nas calçadas, representando uma ameaça aos pedestres. O modelo padrão sem estação de ancoragem criou um desafio legal e urbanístico que os serviços de compartilhamento de bicicletas anteriores não enfrentaram (RIELLI, 2019). As patinetes estavam ocupando o espaço das calçadas destinado aos pedestres. Além disso, os usuários raramente usavam capacetes e frequentemente andavam nas ruas entre os

carros, causando acidentes (RAPOSO; MOURA, 2019; MELO, 2019; SOUSA; MAGALHÃES; RIBEIRO, 2020; MAZZUTTI *et al.*, 2023). Em vez de resolverem um problema de mobilidade, as patinetes passaram a ser vistas como uma ameaça à mobilidade urbana. Nas seções seguintes, analisamos quatro aspectos principais desses desafios de mobilidade com patinetes no Rio de Janeiro que emergiram de nossos dados: segurança, regulamentação, crime e exploração do trabalho.

Segurança

A segurança sempre foi uma consideração importante no uso da patinete. No início, quando a *walk machine* foi lançada como um brinquedo de Natal, surgiram preocupações de segurança tanto por parte dos pais quanto da mídia. A imprensa recomendava que as crianças usassem capacetes e andassem devagar (LOBO, 1989). Um artigo chegou a destacar a preocupação de um pai motociclista, receoso em deixar seus filhos, que já gostavam de velocidade, andarem de patinetes (LOBO, 1989). À medida que o Natal se aproximava, as discussões sobre as questões legais das patinetes aumentaram, com o O Globo destacando que elas não eram classificadas como veículos e, portanto, não exigiam registro ou placas. No entanto, as preocupações permaneceram, com condomínios fechados se tornando os locais preferidos para se andar de patinete longe do tráfego das ruas (FACILIDADES..., 1997).

Quando as patinetes elétricas compartilhadas chegaram ao Rio de Janeiro, os avisos de segurança continuaram. Embora os sistemas de compartilhamento de bicicletas fossem familiares, as patinetes enfrentaram críticas significativas. Joaquim Ferreira de Santos comparou as patinetes a um “jacaré urbano”, e outros destacaram a má condição das calçadas, que eram inadequadas para um uso seguro (DE SANTOS, 2019a). Queiroz (2020) também observou que as calçadas em todo o país “não são padronizadas, são irregulares, têm paralelepípedos soltos e buracos, e sua largura não é suficiente para que patinetes e pedestres coexistam com segurança” (p. 43).

A Scoo chegou a oferecer capacetes gratuitos, mas não há muita informação sobre o resultado dessa iniciativa (BOERE, 2018b). Em 4 de maio de 2019, Cunha afirmou, “... no mês passado (...) os hospitais Copa d'Or e São Lucas, em Copacabana, receberam 70 pacientes devido a acidentes provocados por patinetes, alguns com traumatismo craniano e fraturas faciais”. Exatamente dez dias depois, em 14 de maio, a seção “Opinião” publicou uma matéria sobre a deputada estadual de São Paulo, Rosane Felix, que quebrou três dentes em um acidente com uma patinete elétrica. A própria deputada

afirmou, "eu não só me machuquei seriamente na primeira vez que usei uma patinete elétrica, como também entendi que esse tipo de acidente é cada vez mais comum" (MACIEL, 2019a). Em agosto de 2019, o hospital Copa D'Or anunciou que atendeu mais de 400 vítimas de acidentes relacionados a patinetes desde fevereiro (MACIEL, 2019).

Ruas e ciclovias mal conservadas contribuem para acidentes com patinetes. A Lagoa Rodrigo de Freitas, por exemplo, localizada na Zona Sul, possui sete quilômetros de ciclovias cheias de buracos e pavimento irregular (JESUS; BARBOSA, 2019). A estudante de doutorado Luiza Abdo cancelou um passeio de patinete elétrica porque "la patinete] era muito sensível aos buracos e eu não conseguia controlá-la" (DE LIMA, 2019). As preocupações e reclamações dos ciclistas e pedestres sobre as patinetes elétricas pressionaram as empresas e o legislativo a implementar políticas para regular o uso na cidade (DOS SANTOS, 2019A; DOS SANTOS, 2019b; "EMPRESAS...", 2019; TEIXEIRA, 2020; GUIMARÃES, 2019; GRINBERG, 2019). As empresas responderam criando programas para educar os usuários ("EMPRESAS...", 2019; GRINBERG, 2019), mas eles foram insuficientes para garantir a segurança de ciclistas e pedestres (OUCHANA, 2019; "HOMEM MORRE...", 2019; JESUS; BARBOSA, 2019). O Rio de Janeiro acabou estabelecendo leis para regular a condução de patinetes elétricas (GRINBERG, 2019A; GRINBERG, 2019B; MAGALHÃES, GRINBERG; MACIEL, 2019), mas muitas vezes eram desrespeitadas ou ignoradas pelos usuários (MACIEL, 2019A; SODRÉ, 2019).

Regulação

Baptista e Keller (2016) apontam que inovações que interrompem, enfraquecem ou mudam fundamentalmente a compreensão padrão de certos produtos disponíveis resultam em um desafio para os órgãos reguladores: "[O] maior desafio para o regulador de novas tecnologias disruptivas será a adoção de um projeto regulatório capaz de conciliar ferramentas regulatórias fortes e fracas que permitam a adaptação e o aprendizado antes de uma realidade rápida e mutável" (p. 160). Queiroz (2020) aponta que a regulamentação do espaço urbano é uma matéria federal de acordo com a lei brasileira e que o Código de Trânsito Brasileiro reconhece as bicicletas como "equipamento individual de mobilidade autopropulsado" (pp. 35-37). No entanto, as patinetes ainda existem em um limbo legislativo, estando completamente sujeitas às leis municipais de mobilidade que podem ignorar o Código de Trânsito Brasileiro sob pressão de operadores e atores políticos contrários à regulamentação que vise segurança, bem-estar e justiça para os usuários. Embora seja verdade que "os municípios podem legislar sobre patinetes elétricas nas leis que dispõem sobre seu uso ordenado (...), desde que não

alterem, contradigam ou invadam a esfera de competência da União" (p. 35). A falta de especificidade sobre as patinetes como modal de transporte complica a jurisdição e organização dessas tecnologias de mobilidade no país em geral.

A cidade do Rio de Janeiro publicou o Decreto Municipal nº 46.181 de 2 de julho de 2019, com diversas regras restringindo e regulando o uso de patinetes elétricas. Por exemplo, as patinetes elétricas estavam autorizadas apenas para maiores de 18 anos, deveriam ser apenas para uso individual (ou seja, duas pessoas não poderiam andar em uma única patinete) e o limite máximo de velocidade foi fixado em 20 km/h nas ruas e 6 km/h em parques, praças e outras áreas de lazer. Além disso, as patinetes elétricas só poderiam ser estacionadas em locais reservados ou em calçadas com mais de 2,5 metros de largura. Por fim, os operadores eram responsáveis pela criação de áreas de estacionamento e pelo transporte daquelas estacionadas irregularmente para essas áreas em até três horas (RIO DE JANEIRO, 2019). No entanto, não houve fiscalização dessas leis (MACIEL, 2019b). Além disso, nenhuma das empresas operadoras instalou controladores de velocidade obrigatórios, que limitariam a velocidade máxima para usuários iniciantes a 12 km/h nos primeiros 40 minutos de uso. A *Grow* acabou se unindo à cidade do Rio de Janeiro para criar o evento Cidade Segura, oferecendo aulas gratuitas de para ciclistas inexperientes nas manhãs de domingo. O evento aconteceu em Copacabana, focado apenas nos moradores da Zona Sul mais abastada.

Apesar de inicialmente elogiar os legisladores, quando o aluguel de patinetes elétricas começou a diminuir, a *Grow* afirmou que os legisladores "buscam adotar regras que desencorajam o prazer do usuário com o equipamento" (OUCHANA; GRINBERG, 2019) e "sobrecarregam o usuário" (GRINBERG, 2019a). A *Grow* suspendeu seus serviços no Brasil em janeiro de 2020, alegando altos custos de manutenção devido a manutenção regular, vandalismo e pandemia, além da logística difícil de transporte e ancoragem dos equipamentos (NETO, 2020). No mesmo ano, a operadora *Lime* também suspendeu suas operações na América Latina (e em algumas outras cidades da América do Norte e Europa), devido à perda de 300 milhões de dólares em 2019 pelos mesmos motivos.

Crime

O uso de patinetes em um país com fortes desigualdades socioeconômicas como o Brasil impulsionou alguns o uso exploratório e subversivo do modal. As patinetes são usadas, reutilizadas e alteradas de formas não previstas por seus criadores. Durante o período de aluguel e uso das patinetes elétricas no Rio de Janeiro, elas eram frequen-

temente utilizadas para fins criminosos e ilegais. Há relatos de patinetes sendo usadas para assaltar pedestres e ciclistas na Zona Sul. Pelo menos doze pessoas foram presas entre janeiro e abril de 2019 por esses crimes (OUCHANA; GUIMARÃES, 2019 b). Em novembro de 2019, o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro sofreu uma tentativa de assalto por três homens com patinetes que atacaram sacos de dinheiro sendo transferidos de um caminhão do exército. Os homens usaram as patinetes para ultrapassar carros nas ruas, abandonando-as no meio da ação antes de fazer reféns. Eles conseguiram escapar (WERNECK, 2019).

Além de serem usadas para crimes, as próprias patinetes são alvo de crimes contra a propriedade. Em 2019, o crime organizado no Complexo da Maré, no Rio de Janeiro, pagava pessoas em situação de rua entre 10 e 30 reais (R\$) (1,84 a 5,53 dólares americanos) - ou o equivalente em drogas - para roubar patinetes elétricas da Zona Sul e do Centro da cidade. Nesse esquema criminoso, o recurso de geolocalização das patinetes era desativado, os dispositivos eram personalizados e vendidos por cerca de R\$ 300,00 (55,35 dólares americanos) dentro do Complexo e no Mercado Livre (BOTTARI, 2019). Pelo menos 50 veículos foram roubados entre abril e junho de 2019. Em 10 de junho de 2019, seis patinetes foram apreendidas durante uma operação policial na Maré (GRINBERG, 2019b). Operadores também reclamaram do vandalismo e destruição de suas patinetes na cidade (NETO, 2020).

Exploração de mão de obra

Quando as primeiras patinetes elétricas compartilhadas chegaram ao Brasil em 2018, houve uma euforia geral com o surgimento da plataforma de serviços e da economia compartilhada. À medida que os empreendedores abraçaram a nova economia *gig*, eles projetaram a "possibilidade de compartilhar funcionários entre empresas" (EMPRESAS..., 2020). As *startups* foram construídas a partir da exploração de mão de obra sub-remunerada. As patinetes elétricas precisam ser recarregadas todos os dias para funcionar e, sem estações de ancoragem, podem ser encontradas virtualmente em qualquer lugar da cidade. Para reduzir os custos de manutenção e recuperação das patinetes no modelo *free-float*, as *startups* aproveitaram a crise econômica de 2019/2020 para contratar trabalhadores de baixa renda, os chamados "carregadores", para serem responsáveis por encontrar, recuperar, recarregar e entregar patinetes espalhadas em áreas predeterminadas. Esse trabalho tinha que ser feito durante a noite, para que tudo estivesse pronto para uso no início da manhã.

Esses trabalhadores informais subempregados usavam o aplicativo da empresa para localizar os veículos. Eles tinham que investir pessoalmente em caminhões, carros e triciclos para percorrer o Rio de Janeiro à noite e recuperar as patinetes. Por seu trabalho, ganhavam menos de R\$ 10,00 (U\$ 1,84) por patinete recuperada e entregue antes das quatro da manhã.⁴ As *startups* anunciavam o trabalho como a possibilidade de ganhar até R\$ 5.000,00 (U\$ 922) por semana. No entanto, essa era uma meta irrealista, pois envolvia recuperar 500 patinetes e não pagar pelos custos de toda a infraestrutura necessária para seus trabalhos, que não eram fornecidos pelas *startups*. Um carregador afirmou: "lel uma boa semana, posso ganhar R\$ 300,00 (55,35 dólares americanos)" (GRINBERG; MACIEL, 2019). Além do trabalho árduo e dos custos relacionados à busca, transporte e recarga das patinetes, um carregador identificado como "Mário" mencionou: "l às vezes, acontecem discussões porque chegamos primeiro e algumas pessoas [outros carregadores] tentam pegar as patinetes que reservamos" (GRINBERG; MACIEL, 2019). O trabalho extra e de baixa remuneração é claro, não tem estabilidade. Outro carregador resumiu a situação como "pura necessidade" (GRINBERG; MACIEL, 2019). Ainda assim, alguns artigos mencionam os carregadores como um trabalho que "garante níveis de empregabilidade, proporcionando renda para pessoas desempregadas, sendo uma alternativa [ao emprego tradicional] e popular no país" (MAZZUTTI *et al.*, 2019, p. 963).

Os carregadores não eram o único tipo de trabalhador subempregado pelas empresas de patinetes elétricas. Em São Paulo, as primeiras patinetes elétricas do país foram colocadas na Avenida Faria Lima, um centro no bairro de alto padrão de Pinheiros (ROSAS, 2022). Os jovens, modernos e ricos que trabalham nessa área alugam regularmente. No entanto, a avenida cruza o Largo da Batata, de baixa renda, onde as patinetes eram vigiadas por outro tipo precário de funcionário da operadora de patinetes chamado guardião.

O trabalho do guardião era "conversar com os curiosos sobre esse novo serviço e ensinar as pessoas a acessar o serviço pelo aplicativo (...) bem como verificar veículos danificados ou defeituosos, marcando-os para serem recolhidos pela empresa" (ROSAS, 2022). Segundo Mano Lyee, um guardião, na realidade seu trabalho é outro: criar um bom relacionamento e proteger as crianças pobres que moram no bairro e que tentam brincar com os patinetes "cortando o fio da bateria, o que permite usar os patinetes sem motor" ou mesmo "encontrando patinetes desbloqueadas devido a algum usuário descuidado ou falha elétrica" (p. 11). Guardiões e crianças aprenderam a se respeitar em um relacionamento cuidadoso (p. 11-12) mediado pela precariedade causada pelo modal caro que

qualquer um deles pode usar. Segundo Mano Lyee, "enxugamos gelo todos os dias" - uma expressão que expressa a tentativa de conter um problema inevitável (ROSAS, 2022).

Discussão: sobre justiça na mobilidade urbana

No Brasil, patinetes elétricas reforçaram injustiças na mobilidade. Durante o final dos anos 1980 e início dos anos 1990, as primeiras patinetes não motorizadas eram bens de luxo para propriedade ou aluguel em espaços de entretenimento limitados, principalmente em bairros ricos. A partir de 2018, um caminho semelhante foi trilhado e na década de 2010 sua implementação no país começou nessas mesmas áreas ricas, reforçando a inacessibilidade infraestrutural, econômica e geográfica das patinetes elétricas.

Essa análise confirma as tendências descobertas por Marques e Coelho (2022), que revisaram a literatura atual para necessidades de pesquisa emergentes em micromobilidade em todo o mundo. Eles concluíram que, embora a micromobilidade em geral se incline para impactos ambientais positivos e mais segurança para os usuários, as patinetes elétricas geram uma quantidade significativa de CO₂, um alto número de acidentes e congestionamento urbano e dificuldades devido ao seu modelo flutuante. Eles afirmam que "a introdução da micromobilidade no mundo só será social, econômica e ambientalmente sustentável se uma perspectiva e forma de pensar multissetorial forem habilitadas" (MARQUES; COELHO, 2022, p. 158). Oeschger, Carroll e Caulfield (2020) observam como a implementação bem-sucedida de micromobilidades está diretamente ligada à inclusão da discussão do acesso igualitário para a população desde o início do planejamento, com mudanças e planos de infraestrutura e educação, e planos de ciclistas integrados sendo considerados (OESCHGER; CARROLL; CAULFIELD, 2020, p. 43).

Devido a questões legais, de segurança, manutenção e vandalismo, todas as empresas atuantes no mercado de aluguéis de patinetes interromperam suas operações, ao mesmo tempo que as cidades criaram leis mais rígidas no controle da mobilidade das patinetes. Em maio de 2019, a TemBici, que pretendia ter até 30 estações, retirou suas patinetes elétricas alegando preocupações com a segurança dos usuários (LOPES, 2019). Investimentos do governo no uso de patinetes em atividades relacionadas ao Estado falharam, apesar de várias tentativas. A pandemia da COVID-19 finalmente selou o destino delas no Rio em 2020.

A manutenção legal e licenciada das patinetes elétricas exigia um alto investimento inicial, incluindo a posse de um carro ou caminhão para coletar as patinetes. A alternativa, uma quadrilha criminosa que pagava à população em situação de rua para roubar patinetes e depois remodelá-las para venda em áreas empobrecidas da cidade, exigia menos investimentos, mantendo a lógica de mercado de oferta e demanda. A apropriação criativa de patinetes elétricas por criminosos contrasta com o vínculo ideológico das patinetes com o luxo. Patinetes são o tipo mais caro de modal compartilhado. Melo (2019) observa que em novembro de 2019, o custo do aluguel de uma patinete elétrica por 20 minutos subiu para R\$ 17,30 (U\$ 3,19). Comparado à tarifa regular de ônibus de R\$ 4,10 (U\$ 0,75) e ao preço do aluguel de uma bicicleta compartilhada - R\$ 0,70 (U\$ 0,13) -, as patinetes eram modais de transporte que poucos podiam pagar (MELO, 2019, p. 40). A ideia de patinetes como brinquedos "chiques" de "filho rico" remonta aos primeiros artigos de O Globo e é representada em nosso estudo pelo uso desses modais por pessoas das áreas mais ricas do Rio. Ao contrário do sistema de compartilhamento de bicicletas do Rio, TemBici, os sistemas de compartilhamento de patinetes elétricas não conseguiram alcançar o cidadão comum e integrar sua vida a este novo sistema de micromobilidade. As patinetes elétricas no Rio até agora falharam em promover a justiça na mobilidade adequada às realidades do Sul Global, da América Latina e do Brasil.

Em sua discussão sobre os modelos e implementações de modelos de Cidade Inteligente na América Latina - em que a mobilidade urbana é um dos eixos - Irazábal e Jirón (2020) observam que cidades como Rio de Janeiro, Santiago e Medellín seguiram abordagens europeias em vez de considerarem suas próprias realidades para criar modelos eficazes e justos em um processo de "provincianização" (IRAZÁBAL; JIRÓN, 2020, p. 513). As tentativas de implementar serviços compartilhados de patinetes elétricas no Rio de Janeiro não levaram em consideração a infraestrutura de mobilidade da cidade, oportunidades iguais de mobilidade e educação integrada sobre os modais, transformando-os em uma questão "provincial" em sua tentativa de modernização.

Isso não significa que a micromobilidade não seja viável para o povo do Rio de Janeiro. Diferentemente das patinetes, as bicicletas comuns prosperam por oferecer um meio de transporte compartilhado acessível, econômico e justo. As "laranjinhas" são um exemplo bem-sucedido de modal de micromobilidade que vem se expandindo consistentemente pela cidade há mais de uma década. Ainda assim, o programa não atingiu as áreas pobres que fornecem grande parte da mão de obra mais barata da capital. Para resolver seus problemas de mobilidade e falta de acesso a sistemas compartilhados de micromobilidade, algumas populações de baixa renda se tornam criativas. Um exemplo

que podemos citar é o do município de Queimados. Situado na região metropolitana do Rio de Janeiro, o local é conhecido por sua pobreza e violência, tendo sido considerada a cidade mais violenta do Brasil devido ao tráfico de drogas e ao surgimento de milícias que acompanharam a migração em massa.

Em 2016, Queimados recebeu milhares de pessoas que foram desalojadas do Rio de Janeiro, em função das obras realizadas para a cidade hospedar os Jogos Olímpicos de Verão. Em 2018, Carlos "*GreenBike*", morador do município e defensor da bicicleta como modal de transporte sustentável, organizou um evento em seu bairro para pensar sobre o futuro da mobilidade em Queimados. O resultado de tal iniciativa foi o projeto de compartilhamento de bicicletas chamado "Pedala Queimados", que visa alcançar a justiça na mobilidade por meio do uso de bicicleta no deslocamento cotidiano. Para participar, os usuários preenchem um formulário *Google* (enviado via *WhatsApp*) com seus dados pessoais e podem escolher entre os planos disponíveis: diário (R\$ 5 por 2 horas), mensal (R\$ 40, 2 horas por dia) ou família (R\$ 80, no qual até 3 membros da família podem usar bicicletas, com um aluguel por dia, 2 horas por dia). A maioria dos brasileiros são familiarizados com aplicativo de troca de mensagem *WhatsApp* e com os formulários *Google*, o que torna o serviço acessível para aqueles que não possuem um *smartphone* de última geração, não podem baixar um aplicativo proprietário que consome dados e armazenamento e não possuem o nível necessário de letramento digital para navegar por esses aplicativos.

As bicicletas transformam áreas carentes sem acesso a transporte de quatro rodas em locais acessíveis. Devido às ladeiras íngremes e ruas estreitas nas favelas brasileiras, vans de entrega, caminhões e carros não conseguem chegar às residências das favelas. Para remediar esse problema, serviços de entrega independentes usam bicicletas para entrar nas favelas. Por exemplo, o bairro da Paraisópolis, em São Paulo, criou o serviço Favela Brasil Xpress. Os correios municipais, como correios e FedEx, entregam correspondências e pacotes no centro comunitário local, e os funcionários (contratados entre os moradores) finalizam as entregas de bicicleta (RIBAS; CAVALCANTI, 2021). O Favela Brasil Xpress foi orientado pelo hub de inovação G10 Favelas, uma organização dedicada à melhoria das condições de vida nas áreas pobres de São Paulo (G10 FAVELAS, S.N.). "A ideia da *startup* surgiu no final do ano passado [2020], quando percebi que havia doações para a comunidade que não chegavam às casas das pessoas", disse o idealizador do projeto, Giva Ferreira.



A situação de Queimados e das favelas poderia ter sido o cenário ideal para o sucesso das patinetes elétricas, caso os serviços fossem organizados de forma a fornecer mobilidade rápida para a população de baixa renda nessas áreas. Mesmo que os modelos de serviços compartilhados sonhados pelas *startups* se concretizassem nas áreas precárias do Sul Global, as patinetes elétricas ainda poderiam ser extremamente bem-sucedidas se essas empresas, em associação com governos locais e comunidades, desenvolvessem um plano de micromobilidade sustentável que levasse em consideração as mobilidades desiguais e precárias que essas comunidades vivenciam.

A partir de 2021, as patinetes estão timidamente voltando (NETO, 2021). Em setembro de 2021, O Globo anunciou que a empresa *FlipOn*, associada à *Muuu* (empresa de veículos elétricos), comprou várias patinetes elétricas da *Grow* após a *Green* e a *Yellow* falirem. Animados com o fim da pandemia de COVID-19 se aproximando, a *FlipOn* decidiu reimplementar o modal em pelo menos cinquenta cidades brasileiras de médio porte, como Campo Grande (RJ), Guarujá (SP) e São Carlos (SP). Nesse processo, mudaram de um sistema de "*free-float*" para um sistema com estações de ancoragem. As estações de ancoragem garantem que as patinetes não sejam abandonadas em ruas, calçadas e vagas de estacionamento. Os pontos de ancoragem também evitam o custo de contratar pessoas para recolher os equipamentos deixados nas ruas. No entanto, os esforços da *FlipOn* duraram pouco e suas patinetes desapareceram logo em seguida.

Em recente tentativa de retornar com a oferta, em 22 de junho de 2024, as patinetes elétricas compartilhadas retornaram ao Rio de Janeiro, operadas pela *startup* russa *Whoosh*. As patinetes da *Whoosh* estão totalmente em conformidade com os regulamentos da cidade, incluindo a presença de áreas dedicadas à ancoragem/estacionamento para o equipamento. A *Whoosh* incentiva os usuários a lerem seus materiais educativos sobre como pilotar patinetes. A velocidade da patinete da empresa diminui automaticamente sempre que entra em uma área de congestionamento. Embora as patinetes da *Whoosh* tenham aparecido inicialmente na Zona Sul, eles planejam expandir os serviços para o Centro e partes da Zona Norte (incluindo a área próxima ao estádio de futebol do Maracanã) (SERVIÇO..., 2024). O CEO da *Whoosh* no Brasil, Francisco Forbes, afirma que eles "aprenderam com os erros do passado". Alegam que primeiras *startups* de patinete falharam devido à má gestão. "Não haverá todas aquelas patinetes quebradas, o que era um problema comum. Além disso, este equipamento permite a troca da bateria sem tirar a patinete das ruas, o que torna o serviço mais ágil" (START.SE, 2023). No entanto, as tarifas ainda são altas: o preço para desbloquear as patinetes nesta primeira etapa será de R\$ 2 (US\$ 0,37) e um custo de R\$ 0,80 (US\$ 0,15) por minuto de uso (SETTI, 2024).

Conclusão

Nossa análise do desenvolvimento de patinetes e patinetes elétricas no Rio de Janeiro revela como suas vantagens para a micromobilidade foram parcialmente eclipsadas por diversos fatores, como preocupações com segurança, regulamentação, crime e exploração de mão de obra. Quando os sistemas de compartilhamento de patinetes elétricas chegaram ao Brasil, usuários e empresas subestimaram os perigos e riscos potenciais de um meio de transporte ainda não regulamentado. Neste trabalho, destacamos como a imprensa popular e a população do Rio de Janeiro perceberam e se envolveram com as patinetes elétricas ao longo de suas três décadas de existência. Também analisamos como a implementação dos serviços de compartilhamento de patinetes elétricas não promoveu o acesso igualitário à mobilidade em uma cidade repleta de disparidades de classe, raça e geografia. Nossa análise demonstra como a implementação de patinetes elétricas no Rio falhou fundamentalmente. Por fim, discutimos como a justiça na micromobilidade poderia ser alcançada por vias alternativas.

Os sistemas de compartilhamento de patinetes no Brasil ainda são novos, mas têm potencial. O caso do Rio de Janeiro mostra que sua implantação ainda não foi bem-sucedida ou significativa devido, em parte, ao histórico da própria cidade com micromobilidade precária: uma infraestrutura complicada, crime e disparidades sociais que impedem o acesso ao modal fora de uma área limitada de lazer para um estrato superior da população. Esperamos que esta pesquisa facilite novas pesquisas sobre o impacto das patinetes elétricas em outras cidades do Sul Global e seu potencial para trazer justiça à micromobilidade. Também esperamos que sirva de impulso para que investidores e órgãos públicos implementem sistemas de micromobilidade justos em bairros, cidades e países.



Notas

1 Nota das Editoras – Este texto é uma versão em português do artigo *Micromobility justice in urban Brazil: the contexts of scooter sharing services* (de Silva e Souza, Glover e Scardua, 2025), publicado na revista *Mobilities*, 2025, *ahead-of-print*, p.1-19. Cf. <https://doi.org/10.1080/17450101.2025.2551699>

2 Tradução realizada com auxílio de IA

3 Como comparação, em 2023, o maior SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS nos Estados Unidos (em Nova York) tinha 33.389 bicicletas e 2114 estações de ancoragem ativas (OPENORIENTEERINGMAP, 2009).

4 Antes da fusão, a *Grin* pagava R\$ 7,00 (US\$ 1,29) por patinete entregue totalmente carregada, enquanto a *Yellow* pagava R\$ 3,00 (US\$ 0,55) pela coleta e R\$ 2,00 (US\$ 0,37) pela colocação da patinete em bases que vão do Centro à Zona Sul.

Referências

AMAN, J. J. C.; ZAKHEM, M.; SMITH-COLIN, J. (2021). Towards equity in micromobility: spatial analysis of access to bikes and scooters amongst disadvantaged populations. *Sustainability*, 13(21), 11856. <https://doi.org/10.3390/su132111856>

ANDRADE, V.; BASTOS, P.; MARINO, F. (2021). A economia da bicicleta no Brasil: métodos e resultados. *Transportes*, 29(4). <https://doi.org/10.14295/transportes.v29i4.2491>

AZEVEDO, E.; GOULART, G. Na Lagoa, árvore de natal brilha até quando está apagada. O Globo, **Rio de Janeiro**, 3 dez. 32018.

BAPTISTA, P.; KELLER, C. I. (2016). Por que, quando e como regular as novas tecnologias? Os desafios trazidos pelas inovações disruptivas. *Revista De Direito Administrativo*, 273, 123-163. <https://doi.org/10.12660/rda.v273.2016.66659>

BEHRENDT, F. (2016). Why cycling matters for smart cities. Internet of bicycles for intelligent transport. *Journal of Transport Geography*, 56, 157-164. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.08.018>

BICICLETA laranjinha cai no gosto do carioca. Jornal Extra. **Rio de Janeiro**, 4 nov. 2011.

BICICLETAR. “**Bicicletar - Bicicletas compartilhadas de Fortaleza**”. (s.d.) <http://www.bicicletar.com.br/>

BICICLETAR. “**Mini Bicicletar**” (s.d.) <http://www.bicicletar.com.br/miniBicicletar.aspx>

BIKE ITAÚ - RIO DE JANEIRO. “**Aluguel De Bicicleta Rio De Janeiro**”. (s.d.) <https://bikeitau.com.br/rio/>

BIKE ITAÚ: BICYCLE-SHARING (s.n.). Phone application. **Tembici**. <https://play.google.com/store/search?q=bike%20itau&c=apps>

BOERE, N. Com 53 estações, laranjinhas se multiplicam no centro da cidade. O Globo, **Rio de Janeiro**. 11 set. 2015.

BOERE, N. Novas bicicletas de aluguel do Rio têm sistema antifurto. O Globo, **Rio de Janeiro**, 4 mar. 2018.

BOERE, N. Depois da bicicleta, vem aí o patinete de aluguel. O Globo, **Rio de Janeiro**, 12 nov. 2018.

BOERE, N. Nem metrô, nem VLT, nem táxi. A moda agora é andar de patinete. O Globo, **Rio de Janeiro**, 10 mar. 2019.

BOTTARI, E. Polícia descobre bando que

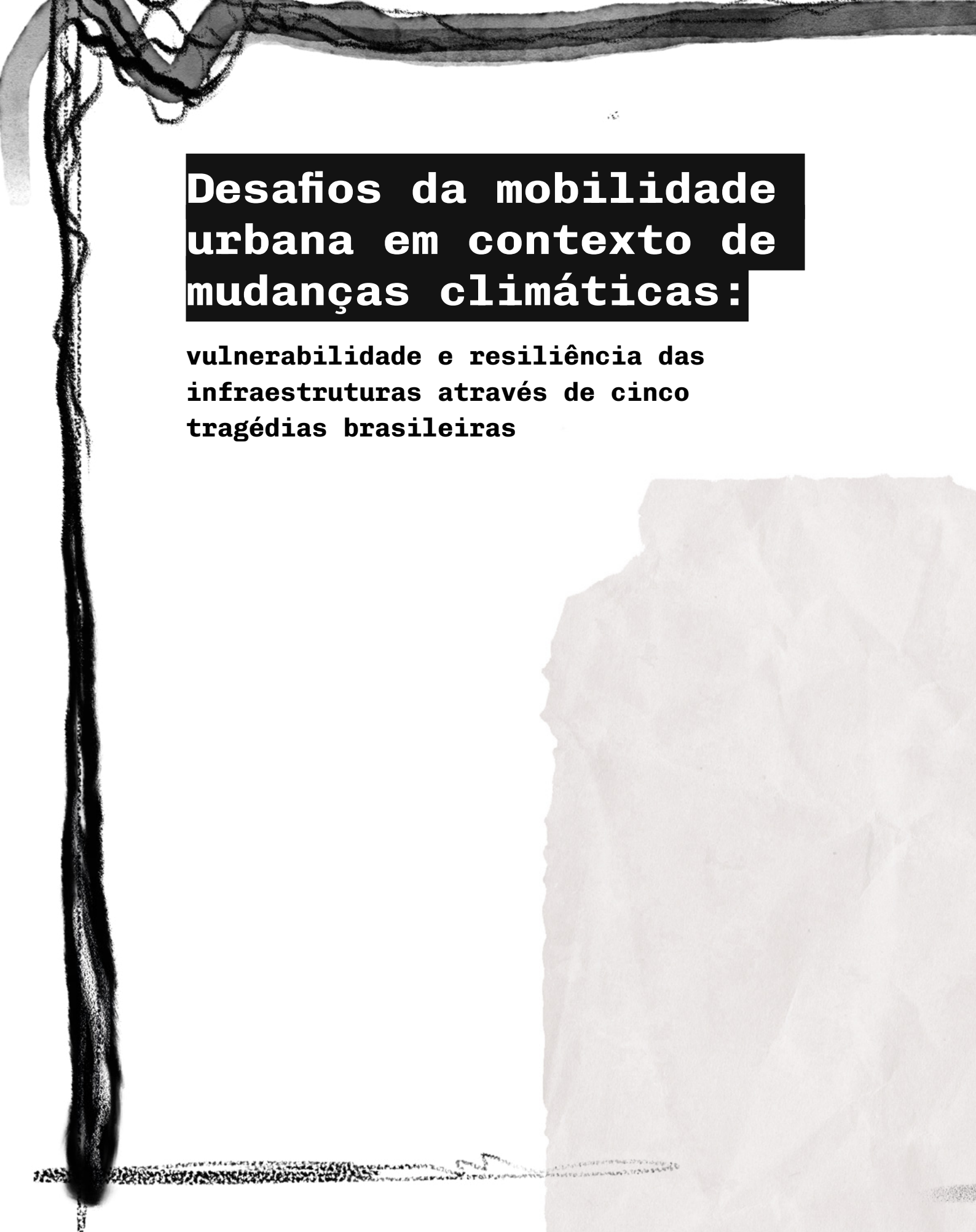
- rouba patinetes elétricas. O Globo, **Rio de Janeiro**, 18 out. 2019.
- CÂNDIDA, S. Prefeitura pede reforço de segurança em bicicletários. O Globo, **Rio de Janeiro**, 26 mar. 2010.
- CANDIDA, S. Com mais 49 estações, Bike Rio avança para a Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes. O Globo, **Rio de Janeiro**. 9 jan. 2015.
- CARUSO, M.; SPZACENKOPT, M.; ESPINOZA, M. Concorrência para as Laranjinhas?. O Globo, **Rio de Janeiro**. 29 nov. 2018.
- CARIELLO, G. Cadê a minha Laranjinha?. O Globo Zona Sul, **Rio de Janeiro**. 3 maio 2012.
- CASTRO & VELLOSO BRINQUEDOS. “Brinquedos, brinquedos, brinquedos”. [Anúncio]. O Globo, **Rio de Janeiro**. 14 nov. 1997.
- CASTRO, N. Suando a camisa. O Globo, **Rio de Janeiro**. 26 dez. 2010.
- CELULAR na mão, ideia na cabeça. O Globo, **Rio de Janeiro**. 22 nov. 2018.
- COSTA, C. Estações do Bike Rio que ocupam vagas de estacionamento causam polêmica na Zona Sul. O Globo, **Rio de Janeiro**. 28 já. 2015.
- CRIATIVIDADE para sobreviver. O Globo, **Rio de Janeiro**. 22 abr. 1990.
- CUGURULLO, F.; ACHEAMPONG, R. A.; Smart Cities. In O. B. JENSEN *et al* (org.) **The Routledge Handbook of Urban Mobilities Routledge**. Oxon, UK: Routledge, 2020. p.388-39.
- CUNHA, G. A reinvenção da roda pela cidade. Rio Show, **Rio de Janeiro**. 3 maio 2019.
- DATA RIO. **Limites Coordenadorias Especiais dos Bairros - Subprefeituras**. 15 de março de 2022. https://www.data.rio/datasets/e178d4b87fc94d389c73992263024e79_0/explore.
- DEBATES sobre as mudanças nas leis de trânsito. O Globo, **Rio de Janeiro**. 4 jul. 2019.
- DE FARIA NOGUEIRA M.A.; SOUZA, R. dos S. Where media technology is not fully available: sound-based means of transport as local media. In Vannini, P. **Mobilities in Remote Places**. Oxon, UK: Routledge, 2024.
- DE LIMA, L. As ‘Laranjinhas’ tomam a orla. O Globo, **Rio de Janeiro**. 16 nov. 2011.
- DE LIMA, L. Avenida Rio Branco reúne todas as mazelas da cidade, frutos da falta de conservação. O Globo, **Rio de Janeiro**. 19 maio 2019.
- DIAS, G. R. ‘Walk-Machine’, a grande atração no circuito Parque Playtoy. O Globo, **Rio de Janeiro**. 18 jul. 1991.
- DIVERSÕES tropicais conquista público na Taquara. O Globo, **Rio de Janeiro**. 4 nov. 1991.
- DORIA, P. Patinetes para brigar com Ubers: Startup já levantou US\$ 300 milhões. Em São Francisco, eles estão por todos os lados e devem chegar aqui também. O Globo, **Rio de Janeiro**. 28 jun. 2018.
- DOURISH, P.; KITCHIN, R.; PERNG, S.-Y. (org.), **The internet of urban things**. Code and the city. Oxon, UK: Routledge. 2016. p. 27-48.
- EMPRESAS farão campanha sobre riscos. O Globo, **Rio de Janeiro**. 5 maio 2019.
- COM poucos usuários, patinetes elétricos ficam abandonados nas ruas. O Globo, **Rio de Janeiro**. 24 mar. 2020.
- FACILIDADES e áreas de lazer atraem compradores. O Globo, **Rio de Janeiro**. 11 maio 1997.
- G10 FAVELAS. <https://g10favelas.com.br>. Acessado em: 3 de setembro de 2024
- ACERVO O GLOBO. <https://oglobo.globo.com/acervo> . Acessado em: 3 de setembro de 2024

- GRINBERG, F. Alerj aprova lei que exige prova no Detran para usuários de patinetes elétricos. O Globo, **Rio de Janeiro**. 13 de junho de 2019.
- GRINBERG, F. Polícia Civil apura o furto de veículos na Zona Norte. O Globo, **Rio de Janeiro**. 14 jun. 2019.
- GRINBERG, F.; MACIEL, M. Dando um 'rolê' na crise. O Globo, **Rio de Janeiro**. 17 maio 2019.
- GRINBERG, F.; LIMA, M. Empresa de patinete dará aulas em Copacabana de como usar o equipamento com segurança. O Globo, **Rio de Janeiro**. 5 out. 2019.
- GRINBERG, F.; DE LIMA, L. O caminho tortuoso das patinetes que ninguém regula. O Globo, **Rio de Janeiro**. 15 jun. 2019.
- GUARDA de Jânio vai usar patinete. O Globo, **Rio de Janeiro**. 23 jun. 1988.
- GUIMARÃES, S. P. Praça Mauá e orla da Zona Sul estão entre caminhos preferidos dos usuários de patinete no Rio. O Globo, **Rio de Janeiro**. 22 ago. 2019.
- GUIMARÃES, S. P. Patinetes abandonadas pelas ruas do Rio viram tema de página no Instagram. O Globo, **Rio de Janeiro**. 8 ago. 2019.
- GUARDAS usarão 'walk machines'. O Globo, **Rio de Janeiro**. 14 jan. 1992.
- HATSUTA industrial começou a fabricação em setembro de 1988. O Globo, **Rio de Janeiro**. 18 jul. 1988.
- INDÚSTRIA lança patinete com motor. O Globo, **Rio de Janeiro**. 20 jan. 1988.
- INFLATIONTOOL **Brazil historical inflation rates**. <https://www.inflationtool.com/rates/brazil/historical>. Acessado em: 1 de dezembro de 2023.
- IRAZÁBAL, C.; JIRÓN, P. Latin American smart cities: between worlding infatuation and crawling provincialising. **Urban Studies**, 58(3), 2021. p.507-534. <https://doi.org/10.1177/0042098020945201>
- ISABEL, D. F. Las smart cities en la agenda del planeamiento y la gobernanza urbana en América Latina. **Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía**, 30(2), 2020. p.280-296. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v30n2.89479>
- #ISSOMUDAOMUNDO - BIKES. Campanha publicitária. O Globo, **Rio de Janeiro**, 2013.
- KADIR, N. A.; GHEE-THEAN, L.; LAW, C. H. An interim evaluation of Penang's first bike-share scheme. **Geografia**, 15(3), 2019.
- KURNIADHINI, F.; ROYCHANSYAH, M. S. The suitability level of bike-sharing station in Yogyakarta using SMCA technique. **IOP Conference Series: Earth and Environmental Science**, 451(1), 012033, 2020. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/451/1/012033>
- JESUS, R.; BARBOSA, C. Obstáculos põem em risco quem busca lazer na Lagoa. O Globo, **Rio de Janeiro**. 12 dez. 2019.
- LARANJEIRAS também quer 'laranjinhas'. O Globo Zona Sul, **Rio de Janeiro**. 19 abr. 2012.
- LAZER ganha ruas no fim de semana. O Globo, **Rio de Janeiro**. 5 maio 1992.
- LESSA, J. Um périplo sem 'bike' pela cidade. Rio Show, **Rio de Janeiro**. 23 jan. 2008.
- LI, X.; ZHANG, Y.; LI, S.; LUI, Q. Free-floating bike sharing in jiangsu: users' behaviors and influencing factors. **Energies**, 11(7), 1664, 2018. <https://doi.org/10.3390/en11071664>
- LIMARQUE, H. Bike rio muda de mãos em meio a reclamações de usuários. O Globo, **Rio de Janeiro**. 22 maio 2017.
- LINS, M. N.; ZUAZO, P. Zona Norte ganha mais 'Laranjinhas'. O Globo, **Rio de Janeiro**. 2 set. 2014.

- LOBO, C. A volta do velho patinete. E, agora, com motor. *Jornal da Família - O Globo*, **Rio de Janeiro**. 19 nov. 1989.
- LONGO, J. L. Japonês: só samba salva a economia. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 22 dez. 1991.
- LOPES, L. Patinetes Petrobras suspende serviço por tempo indeterminado. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 20 maio 2019.
- MACIEL, M. Bikes 'laranjinhas' passam a ser usadas por entregadores e até agentes do Segurança Presente. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 22 abril 2019.
- MACIEL, M. Após sofrer tombo, deputada propõe lei que obriga uso de capacetes em patinetes elétricos. *Jornal Extra*, **Rio de Janeiro**. 8 maio 2019.
- MACIEL, M. Patinetes: primeiro dia de regras não tem fiscalização. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 3 ago. 2019.
- MAGALHÃES, L. E.; GRINBERG, F.; MACIEL, M. Um limite para a febre das patinetes. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 4 jul. 2019.
- MARQUES, D.; COELHO, M. A literature review of emerging research needs for micromobility-integration through a life cycle thinking approach. *Future Transportation*, v.2, 2022. p.135-164. <https://doi.org/10.3390/futuretransp2010008>
- MELO, R. S. **Desafios sociais para o consumo colaborativo de bicicletas e patinetes como meios de transporte no Rio de Janeiro**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação), UFRJ. 2019.
- MENASCE, M. 'Laranjinhas' levam nota vermelha de usuários do serviço. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 22 mar. 2016
- MORRE homem que caiu de patinete elétrico em belo horizonte. *G1*, **Belo Horizonte**. 8 de agosto de 2019.
- MOUSSA, G. V. E. H. **O efêmero passeio dos patinetes elétricos no brasil**. 17 Set. 2021. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3895943>.
- NETO, J. S. Patinetes eletrônicos da Lime vão sair de cena no Rio e em SP. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 20 jan. 2020.
- NETO, J. S. Custo de manutenção e vandalismo tiram bikes e patinetes das ruas. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 23 jan. 2020.
- NETO, J. S. Desaparecidas na pandemia, as patinetes estão de volta. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 12 set. 2021..
- NICOCELI, A.; BOLZANI, I. Grow, **das famosas bicicletas e patinetes elétricos, tem falência decretada pela justiça**. <https://g1.globo.com/economia/noticia/2023/11/08/grow-das-famosas-bicicletas-e-patinetes-tem-falencia-decretada-pela-justica.ghtml>. Acessado em: 3 mar. 2023.
- OESCHGER, G.; CARROLL, P.; CAULFIELD, B. Micromobility and public transport integration: the current state of knowledge. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 89, 102628, 2020. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102628>
- OLIVEIRA, A. Sucesso tem cor nas ruas do Rio. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 25 set. 2012.
- OpenOrienteeringMap. <https://oomap.co.uk/>. Acessado em 3 set 2024.
- OUCHANA, G. Sem regras, empresa de patinete tenta acordo com a prefeitura. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 30 abr. 2019.
- OUCHANA, G.; GRINBERG, S. P. Andou, mas pode cair. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 12 jun. 2019.
- OUCHANA, G.; GUIMARÃES, S. P. Deslizadas perigosas. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 29 abr. 2019.
- OUCHANA, G.; GUIMARÃES, S. P. Veículos estão sendo usados para roubos na Zona Sul, segundo a polícia. *O Globo*, **Rio de Janeiro**. 29 abr. 2019.

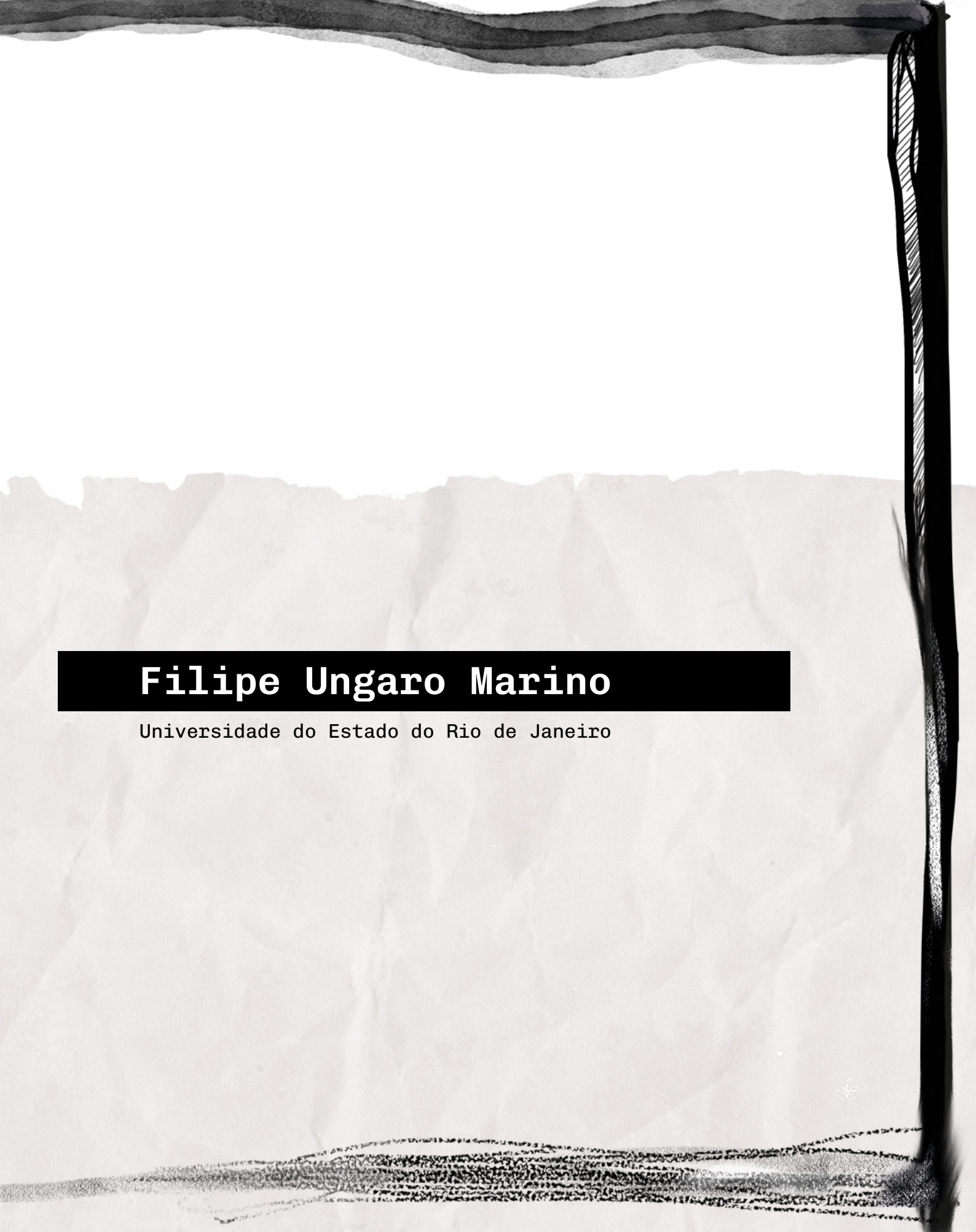
- PAES, M. Trajeto de um jeito diferente. O Globo, **Rio de Janeiro**. 15 jul. 2012.
- PATEL, S. J.; PATEL, C. R.; JOSHI, G. J. Planning of Public Bicycle (Bike) Sharing System (PBSS): A Case Study of Surat City. **Transportation Research Procedia**, 48, 2020. p.2251-2261.
- PARA a criançada, diversão. Para as empresas, um veículo. O Globo, **Rio de Janeiro**. 7 set. 1989.
- PATINETE elétrico chega a 10 capitais, ainda sem regulamentação. Exame, **São Paulo**.
- PATINETE elétrico: modal vira febre nas ruas do país. O Globo, **Rio de Janeiro**. 10 Jun. 2019.
- AS PATINETES estão de volta. Mas agora são motorizadas. O Globo, **Rio de Janeiro**. 7 set. 1989.
- PEIXOTO, M. Polêmica: bikes no lugar de automóveis. O Globo Tijuca, **Rio de Janeiro**. 5 fev. 2015.
- PEIXOTO, M. Cadê as Laranjinhas? O Globo Tijuca, **Rio de Janeiro**. 14 abr. 2016.
- PILOTOS garantem que é mais fácil que andar de bicicleta. O Globo, **Rio de Janeiro**. 18 jul. 1991
- PORCIDONIO, G. Cadê a Laranjinha que estava aqui? Sumiu! O Globo, **Rio de Janeiro**. 24 maio 2018.
- PORTER, G. HAMPSHIRE K.; ABANE A.; MUNTALI A.; ROBSON E.; MASHIRI M. **YOUNG People's daily mobilities in Sub-Saharan Africa: Moving Young Lives**. EUA: Palgrave Macmillan. 2017. <https://doi.org/10.1057/978-1-137-45431-7>
- PRADO, G. C.; Coelho da Cruz, K. E. do E. S. A.; Santos, M. C. dos; Santos, C. T. dos; MESSIAS, L. Z. Coolabbici: sistema de apoio para sensibilização e promoção do uso da bicicleta como transporte. **Experiência**. Revista Científica De Extensão, 6(2), 2020. p.1-20. <https://doi.org/10.5902/2447115163220>
- PREFEITURAS precisam criar normas para os patinetes elétricos. O Globo, **Rio de Janeiro**. 14 maio 2019.
- PRICE, J. *et al* **Micromobility: A Travel Mode Innovation**. U.S. Department of Transportation. 2021.
- RECHENE, S.; SILVA, M.; CAMPOS, S. Sharing economy and sustainability logic: analyzing the use of shared bikes. **BAR - Brazilian Administration Review**. 2018,15. <https://doi.org/10.1590/1807-7692bar2018180026>.
- QUEIROZ, C. Patinetes elétricos e o direito urbanístico: o uso dos patinetes elétricos como instrumento de mobilidade urbana. **Revista de Educação do Vale do Arinos - RELVA**. v.7. p. 29-49. 2020. DOI: <https://doi.org/10.30681/relva.v7i1.4278>.
- RESENDE, D.; BOERE, N. 'Laranjinhas' amareladas. O Globo, **Rio de Janeiro**. 28 jun. 2017.
- RIBAS, R. Rio passará a contar com aluguel de bicicleta elétrica. O Globo, **Rio de Janeiro**. 25 set. 2020.
- RIBAS, R.; CAVALCANTI, G. E-commerce cria estratégias para entregar nas favelas. O Globo, **Rio de Janeiro**. 2 maio 2021.
- RIELLI, L. E. R. C. (org.). **Impactos de sistemas de compartilhamento de bicicletas e patinetes elétricos: caracterização do desafio**. 2019 <http://noviconsult.com.br/wp-content/uploads/2019/05/Relatorio-1-Impacto-de-sistemas-de-compartilhamento-caracterizacao-do-desafio.pdf>. Acessado em: 31 mar. 2024.
- RIO DE JANEIRO. **City Decree no 46.181, 2019**. at:http://doweb.rio.rj.gov.br/apifront/portal/edicoes/imprimir_materia/587415/4192. Acessado em: 1 maio 2024.
- RODRIGUES, A. Análise dos planos de mobilidades das principais metrópoles brasileiras: rumo a mobilidade urbana sustentável. **XXII CBPE- Congresso Brasileiro**

- de Planejamento Energético, Foz do Iguaçu. 2020.
- ROGERS, E. **Diffusion of Innovations**. Washington, EUA: The Free Press, 1962.
- DOS SANTOS, J. F. Tira esse patinete da minha calçada. O Globo, **Rio de Janeiro**. 28 jan. 2019.
- DOS SANTOS, J. F. A utopia carioca da 'faixa compartilhada'. O Globo, **Rio de Janeiro**. 14 fev. 2019.
- SERVIÇO de aluguel de patinetes elétricos volta a ser oferecido no Rio neste sábado. Gl. **Rio de Janeiro**, 20 jun. 2024.
- SETTI, R. Tembici, da bike 'Laranjinha', levanta R\$430 milhões. O Globo, **Rio de Janeiro**. 1 out. 2021.
- SETTI, R. Patinetes elétricas voltam às ruas do Rio com app russo Whoosh. O Globo Online, **Rio de Janeiro**. 21 jun. 2014.
- SHU, S. BIAN Y.; RONG J.; XU D. Determining the exact location of a public bicycle station-The optimal distance between the building entrance/exit and the station. **PloS One**, 14(2), e0212478, 2019.
- SOBRAL, M. Rede elétrica. Rio Show - O Globo, **Rio de Janeiro**. 6 jun. 2010.
- SOBRAM bicicletas, faltam bicicletários. O Globo Zona Sul, **Rio de Janeiro**. 14 jun. 2012.
- SODRÉ, L. Regras de uso de patinetes ainda são ignoradas nas ruas. O Globo, **Rio de Janeiro**. 15 jul. 2019.
- DE SOUZA, C. Aluguel de bicicletas no Rio recomeça hoje. O Globo, **Rio de Janeiro**. 28 out. 2011.
- SUCCESSO absoluto. O Globo, **Rio de Janeiro**. 10 jun. 2012.
- TEIXEIRA, C. A. Um abacaxi para o novo serviço de bicicletas. O Globo, **Rio de Janeiro**. 31 out. 2011.
- TEIXEIRA, C. A. Programa Bike Rio chega à Zona Portuária. O Globo, **Rio de Janeiro**. 24 mar. 2014.
- TEIXEIRA, J. F.; SILVA, C.; MOURA E SÁ, F. Empirical evidence on the impacts of bikesharing: a literature review. **Transport Reviews**, 41(3), 2021. p.329-351. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1841328>
- TEIXEIRA, M. Passada a febre, patinetes viram obstáculos nas ruas. O Globo, **Rio de Janeiro**. 21 mar. 2020.
- TODD, J.; O'BRIEN, O.; CHESHIRE, J. A global comparison of bicycle sharing systems. **Journal of Transport Geography**, 94, 103119, 2021.
- VON PAPE; T. *et al.* Conceptualizing Micromobility: Its technical essence, its appropriation, and the role of mobile interfaces. **71st Annual International Communication Association Conference**. 2021.
- UBER entra no negócio de aluguel de patinetes. O Globo, **Rio de Janeiro**. 7 jul. 2018.
- 'WALK-MACHINE' é o grande sucesso da temporada. O Globo, **Rio de Janeiro**. 6 jan. 1991.
- WERNECK, A. Com patinetes, três bandidos tentam roubar carga do Galeão. O Globo, **Rio de Janeiro**. 13 nov. 2019.
- WU, Y.-H. KANG L.; HSU Y.-T.; WANG P.-C. Exploring trip characteristics of bike-sharing system uses: effects of land-use patterns and pricing scheme change. **International Journal of Transportation Science and Technology**. 2019, 8(3), 318-331. <https://doi.org/10.1016/j.ijtst.2019.05.003>
- ZUNINO SINGH, D.; VELÁZQUEZ, M. An alternative for whom? Buenos Aires' school commuting and the "bicycle boom" in pandemic time. In NOGUEIRA, M.A. de F. **Alternative (Im)mobilities**. Oxon, UK: Routledge, 2023.



Desafios da mobilidade urbana em contexto de mudanças climáticas:

vulnerabilidade e resiliência das infraestruturas através de cinco tragédias brasileiras



Filipe Ungaro Marino

Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Desafios da mobilidade urbana em contexto de mudanças climáticas: Vulnerabilidade e resiliência das infraestruturas através de cinco tragédias brasileiras

Resumo

O Brasil tem demonstrado, através de tragédias ambientais recentes, a vulnerabilidade de suas infraestruturas de mobilidade urbana. Tendo como pano de fundo o contexto das mudanças climáticas e da exacerbação das crises de cunho ambiental no Brasil, este artigo examina, através de levantamento de reportagens, cinco tragédias ambientais ocorridas nos últimos 15 anos através dos impactos na infraestrutura de mobilidade dos lugares afetados. Os desdobramentos destes eventos denotam a fragilidade das infraestruturas existentes, implicando em perdas sociais e materiais que se estendem por toda a sociedade brasileira. Baseando-se no aprofundamento e atualização do conceito de resiliência com foco nos estudos de mobilidade urbana, investiga-se o papel do capability e da adaptabilidade na promoção de infraestruturas mais bem adaptadas às mudanças climáticas. Demonstra-se o imperativo da incorporação da resiliência nos sistemas de mobilidade das cidades brasileiras como meio central de sobrevivência e reprodução da vida urbana no Brasil do futuro.

Palavras-chave: mobilidade urbana, mudança climática, vulnerabilidade, resiliência, adaptabilidade.

Desafíos de la movilidad urbana en el contexto del cambio climático: Vulnerabilidad y resiliencia de las infraestructuras a través de cinco tragedias brasileñas

Resumen

Brasil ha demostrado, a través de tragedias ambientales recientes, la vulnerabilidad de su infraestructura de movilidad urbana. En el contexto del cambio climático y la exacerbación de las crisis ambientales en Brasil, este artículo examina, mediante una revisión de informes, cinco tragedias ambientales ocurridas en los últimos 15 años, enfocándose en sus impactos en la infraestructura de movilidad de las áreas afectadas. Los resultados de estos eventos destacan la fragilidad de las infraestructuras, resultando en pérdidas sociales y materiales que se extienden por toda la sociedad brasileña. Basándose en una profundización y actualización del concepto de resiliencia con enfoque en la movilidad urbana, se investiga el papel de la capability y la adaptabilidad en la promoción de infraestructuras mejor adaptadas al cambio climático. El artículo subraya la necesidad de incorporar la resiliencia en los sistemas de movilidad urbana como un medio central para la supervivencia y la continuidad de la vida urbana en las ciudades brasileñas del futuro.

Palabras clave: movilidad urbana, cambio climático, vulnerabilidad, resiliencia, adaptabilidad.

Urban mobility challenges in the context of climate change: Vulnerability and resilience of infrastructure through five Brazilian disasters

Abstract

Brazil has demonstrated, through recent environmental tragedies, the vulnerability of its urban mobility infrastructure. Framing the climate change context and the exacerbation of environmental crises in Brazil, this paper examines, through a review of reports, five environmental tragedies that occurred in the past 15 years, focusing on their impacts on the mobility infrastructure of the affected areas. The outcomes of these events highlight the fragility of existing infrastructures, resulting in social and material losses that permeate throughout Brazilian society. Based on an in-depth exploration of the resilience concept and its update, with a focus on urban mobility studies, the role of capability and adaptability in fostering infrastructure better suited to climate change is investigated. The paper underscores the imperative of incorporating resilience into urban mobility systems as a central means for the survival and continuity of urban life in future Brazilian cities.

Keywords: urban mobility, climate change, vulnerability, resilience, adaptability.



introdução

Quando é verão no Brasil, chove muito na maior parte de seu território. E quando a água da chuva convectiva, também chamada chuva de verão, cai em intensidade e abundância, estão dadas as condições para que os frágeis sistemas de mobilidade urbana das maiores cidades brasileiras tenham o seu funcionamento afetado ou interrompido. O mesmo ocorre com as infraestruturas que ligam as cidades entre si. Milhões de trabalhadores não conseguem sair ou voltar para casa, estudantes não chegam às escolas, o comércio apresenta perdas, muitos serviços deixam de ser prestados. Atividades básicas para um bom funcionamento social deixam de acontecer por conta desse fenômeno climático típico e periódico das regiões tropicais.

O componente mais controverso desta história é que se trata de um fenômeno com recorrência anual. Se é uma característica climática do Brasil, não devemos nos adaptar a ela? Assim, há uma profunda incoerência no fato de que cidades que se localizam em regiões com chuvas de verão tenham problemas de drenagem de água pluvial, mais comumente vistas na forma de alagamentos.

Amplamente conhecidos, as técnicas de drenagem, o regime de chuva e a largura do leito dos rios são fatores de especial atenção na equação do bom funcionamento urbano (TAVARES; SILVA, 2008). Porém, a maior parte das cidades brasileiras desrespeita regras básicas de drenagem e manejo de rios urbanos, como é o caso das duas maiores cidades brasileiras: São Paulo e Rio de Janeiro. E esse desrespeito se estende às infraestruturas de transporte, que ficam imbricadas nessa precariedade.

LAE

v.4 n.1

p. 230-255

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70763

Além disso, não só de alagamentos perecem os sistemas de mobilidade no Brasil. Falta de energia, falta de combustível, ondas de calor, exaustão de infraestruturas sem manutenção, muitas são as adversidades enfrentadas no transporte de pessoas e cargas. E, num breve horizonte, as mudanças climáticas exigirão sistemas de mobilidade ainda mais robustos e resilientes, preparados para adversidades, já que o mundo está distante dos esforços de limitar as mudanças climáticas ao aumento de 1,5°C. É fato que as mudanças climáticas irão gerar riscos sistêmicos e generalizados em diversas partes do mundo (IPCC, 2022).

Na contramão deste quadro, o setor de transportes responde a um quarto de todas as emissões, e atualmente 95% do transporte mundial ainda é feito com queima de combustíveis fósseis (ONU, 2021). Ou seja, a mobilidade é agente e vítima das mudanças climáticas ao mesmo tempo. Neste elo, a mobilidade urbana acaba por ser ainda mais frágil, pois se insere em contextos de maior vulnerabilidade ainda, que são as cidades.

As respostas a todas as questões colocadas aqui são amplas, complexas e multifatoriais. O panorama para a mobilidade urbana que se apresenta até o momento no Brasil denota precariedade infraestrutural (CARVALHO, 2016; NAKAMURA, 2018), e fragilidade institucional para lidar com as mudanças climáticas. Dentre os principais problemas, reside no fato de que o "transporte rodoviário é o grande protagonista do país" (NAKAMURA, 2018, p. 26) sendo responsável por aproximadamente 65% de todos os deslocamentos de pessoas e mercadorias e 54% dos deslocamentos urbanos.¹

Além disso, há problemas de baixo investimento público além da alta concentração modal viária (CNI, 2023), que acabam por se refletir em maiores custos logísticos e operacionais e consequentemente maiores tarifas de transporte. Ou seja, o principal modo de transporte utilizado no Brasil é aquele que mais se afeta com problemas de origem climática, e os esforços para mudar esse quadro estão aquém do necessário, impondo custos elevados à toda a sociedade.

Isto posto, um dos maiores desafios para a sociedade brasileira nos próximos anos é transformar toda a sua infraestrutura de mobilidade, urbana e interurbana, de passageiros e de bens, em infraestruturas mais resilientes, preparada para os novos cenários da "sociedade do risco" (BECK, 1992), onde as mudanças climáticas exigem adaptação a contextos adversos de operação, viabilizando assim a vida nas cidades brasileiras do futuro.

Logo, esse artigo se estrutura na breve identificação da vulnerabilidade da infraestrutura de transporte brasileira sucedida pela apresentação de cinco catástrofes climáti-

casas acontecidas no Brasil nos últimos 15 anos e seus desdobramentos para a mobilidade urbana e interurbana, a partir da análise de reportagens jornalísticas sobre as crises apresentadas. Segue-se com a identificação das fragilidades envolvidas nestes eventos, posteriormente, com uma discussão do conceito da resiliência à luz da mobilidade urbana, relacionando-se com visões mais críticas e atualizadas sobre seu uso. Por fim, o artigo aponta a relação entre as vulnerabilidades observadas e a suposta resiliência necessária para a construção de um cenário mais favorável no Brasil no campo da mobilidade urbana.

Vulnerabilidade da mobilidade urbana brasileira

O Brasil, com sua grande extensão e desigualdade de desenvolvimento, apresenta diversos casos de infraestruturas de mobilidade urbana com grande fragilidade. Já não bastasse sua notória escassez de infraestrutura de mobilidade (ABRAMO, 2007; SANCHEZ, 2010; GALINDO *et al.*, 2011; OLIVEIRA; TUROLLA 2013), se soma ao quadro a vulnerabilidade que essas infraestruturas apresentam. Isso é visto tanto nos centros urbanos mais ricos do país, como São Paulo e Rio de Janeiro, como nas regiões com menor infraestrutura, como a Região Norte.

Apesar da elevada importância econômica e social, há importantes deficiências de cobertura em setores com altas externalidades. (...) os transportes e o saneamento permanecem com redes cuja penetração está muito aquém do desejável.” (OLIVEIRA, TUROLLA, 2013, p. 104)

A debilidade dos sistemas de mobilidade urbana se explica através do conceito de vulnerabilidade socioambiental, uma vez que ela combina os processos sociais de vida e proteção social (trabalho, renda, saúde e educação, assim como aspectos ligados à infraestrutura, como habitações saudáveis e seguras, estradas, saneamento, por exemplo) e as mudanças ambientais resultantes da degradação ambiental (áreas de proteção ambiental ocupadas, desmatamento de encostas e leitos de rios, poluição de águas, solos e atmosfera, por exemplo). Em síntese, a vulnerabilidade socioambiental resulta de estruturas socioeconômicas que produzem simultaneamente condições de vida precárias e ambientes deteriorados, se expressando também como menor capacidade de redução de riscos e baixa resiliência (FREITAS *et al.*, 2012).



Figura 1: Linha Vermelha, uma das principais vias do Rio de Janeiro, entre a comunidade da maré e a baía da Guanabara. Fonte: Rio on watch <<https://rioonwatch.org/?p=381741>> (2025).

A mobilidade urbana é um direito social² precursor de outros direitos constitucionais, uma vez que o acesso aos processos sociais de vida só é assegurado pela realização plena da mobilidade urbana. Sendo ela afetada pela degradação ambiental, ficam também afetados todos os aspectos de proteção social, que não se realizam pela imobilidade dos sujeitos nos ambientes urbanos.

Dentre as principais causas dessa vulnerabilidade está a matriz de mobilidade, que no Brasil é majoritariamente rodoviária. Dados do SIMOB³ indicam que o transporte motorizado representa 58% de todos os deslocamentos urbanos. E deste total, 93,1% é realizado através do modal rodoviário, ou seja, 54% do total.

O maior investimento estatal verificado na história do transporte no Brasil, por razões políticas e em razão das características da nossa economia, ocorreu no modal rodoviário, com um abandono dos modais ferroviários e aquaviários. (NAKAMURA, 2018, p. 17)

Este quadro onera gravemente a sociedade brasileira. Só em São Paulo, são imputados custos de R\$ 30,2 bilhões⁴ decorrentes do tempo perdido pelas pessoas no trânsito, além de R\$ 10 bilhões⁵ de custos adicionais de combustível, atrasos e poluentes dada a lentidão dos congestionamentos.

No Brasil, a mobilidade urbana custa R\$ 483,3 bilhões anuais, o que representa 6,54% do Produto Interno Bruto - PIB brasileiro. Esse valor é bastante superior à média europeia de 2% de gasto do PIB onde já existe uma grande infraestrutura instalada, majoritariamente ferroviária. Para efeito de comparação, segundo a confederação nacional do transporte, para o transporte de cargas, o quadro de custo alto permanece, sendo que o custo logístico consome 12,7% do PIB do Brasil, maior que os 7,8 % dos Estados Unidos. No Brasil, 65% da produção é deslocada em caminhões; 20% por trens; 12% pelo transporte aquaviário; 3% pelo dutoviário; e 0,1% pelo aéreo". Ou seja, as cadeias produtivas demandam também as infraestruturas viárias, mais frágeis frente as mudanças climáticas.

Sendo os gastos tão altos, a infraestrutura insuficiente, e ainda assim vulnerável, quais as saídas para esse quadro? Não há resposta simples, porém, uma coisa é certa: há de se fazer, com urgência, investimentos em infraestrutura de mobilidade resiliente. Segundo o Banco Mundial,¹⁰ o investimento em infraestrutura resiliente nos países em desenvolvimento poderia trazer US\$ 4 de benefício para cada dólar investido.

As infraestruturas brasileiras são bastante afetadas por fenômenos climáticos. Há de se reconhecer que grande parte das infraestruturas de mobilidade no Brasil sofrem de falta de manutenção, baixa excelência operacional, baixo investimento em melhorias e atualizações e entraves burocráticos e contratuais para ampliação dos serviços (CARVALHO, 2016). E, quando expostas a problemas climáticos agudos, perecem e deixam de atender a população.

No próximo subcapítulo, são apresentados cinco exemplos dramáticos da vulnerabilidade e falta de resiliência das redes de infraestrutura para a mobilidade urbana em diferentes regiões do Brasil.



Cinco tragédias brasileiras

Infelizmente, são muitas as tragédias brasileiras decorrentes dos fenômenos climáticos no Brasil. Ano após ano a observância desses fenômenos se intensificam, e a ideia de resiliência parece, cada vez mais, mandatória e urgente. A consequência para os sistemas de mobilidade é, quase sempre, a interrupção do funcionamento. Muitas vezes, esse fato é gravíssimo, visto que o socorro e o restabelecimento das condições de vida dependem dessas infraestruturas para acontecer.



Figura 2: Deslizamentos de terra em Teresópolis, em janeiro de 2011. Fonte: Jornal O Globo < <https://oglobo.globo.com/rio/tragedia-na-serra-maior-desastre-natural-do-pais-arrasou-cidades-16837188> > (2025).

No horizonte dos últimos 15 anos, cinco grandes fenômenos climáticos em diferentes escalas e regiões do Brasil expuseram as mazelas de sistemas de mobilidade pouco resilientes e bastante vulneráveis aos eventos climáticos.

O primeiro deles foram os deslizamentos de terra na Região Serrana do estado do Rio de Janeiro. A pouco mais de uma década, em janeiro de 2011, essa região foi severamente afetada por deslizamentos de terra após chuvas torrenciais de verão. Cidades como Nova Friburgo, Teresópolis e Petrópolis foram amplamente atingidas, resultando em 918 mortes confirmadas, milhares de desabrigados e centenas de pessoas que nunca foram encontradas. Os custos imediatos de reconstrução foram de cerca de R\$ 1 bilhão somente no ano de 2011.¹¹ De imediato, houve interrupção de abastecimento de energia elétrica, telefonia e transporte nas três cidades.¹²

Além dos impactos no sistema viário, redes de infraestrutura urbana, como abastecimento de água, coleta de esgoto, distribuição de energia elétrica foram severamente atingidas. A infraestrutura de transporte foi profundamente afetada, com estradas e pontes destruídas,¹³ interrompendo o acesso às áreas afetadas e isolando algumas cidades. Num primeiro momento, essa interrupção significou atraso dos esforços de resgate e ajuda humanitária. Num segundo momento, a precariedade dos sistemas de mobilidade elevou o preço de itens básicos de consumo,¹⁴ em função do aumento dos custos de deslocamento, e isolou parte da população que não conseguia se deslocar livremente pelas cidades serranas. Como resposta imediata, parte da população lançou mão de formas de mobilidades alternativas,¹⁵ como carros adaptados, barcos e pranchas, num contexto em que a população não pode contar com o poder público para a mobilidade urbana.

Houve, à época, consenso entre os especialistas de que essa tragédia poderia ter sido evitada.¹⁶ Embora o governo do estado do Rio de Janeiro tenha gasto “mais de R\$ 753 milhões em obras de drenagem, contenção de encostas, recuperação de ruas e estradas e no desassoreamento de rios”¹⁷ e implantação de sirenes de alerta em áreas de risco, com o objetivo de prevenir novas tragédias, o cenário se repetiu na cidade de Petrópolis em 2022.

Um segundo evento ocorreu no estado de São Paulo, que sofreu a pior crise hídrica de sua história em 2014,¹⁸ com grandes implicações para a mobilidade. Essa crise afetou drasticamente o abastecimento de água, resultando em racionamentos e impactos econômicos consideráveis. Considerada a pior seca dos últimos 80 anos, esse fenômeno afetou 80 milhões de pessoas da região Sudeste do Brasil.¹⁹



Figura 3: Barco encalhado na seca do sistema Cantareira, em São Paulo, em 2014.
Fonte: Agência Social de Notícias <<https://agenciasn.com.br/arquivos/4108>> (2025).

Neste quadro, o transporte fluvial e a operação de hidrelétricas foram comprometidos, afetando a navegação e a disponibilidade de energia, crucial para o funcionamento de sistemas de transporte. Uma vez que matriz energética brasileira tem na modalidade hidrelétrica a maior parte da sua geração, surgiu então a urgência do uso mais eficiente da água e da prioridade no enfrentamento de períodos mais severos de estiagem.²⁰

Além disso, a seca atingiu severamente a hidrovia Tietê-Paraná, que é a principal rota para escoamento de grãos do Porto de São Simão, no sudeste do estado, até o Porto de Santos (SP).²¹ Com a impossibilidade de seu uso, os produtores rurais precisaram contratar caminhões para o transporte, o que elevou os custos da produção. Dessa forma, houve aumento generalizado do valor de frete no estado, em função da maior demanda e, conseqüentemente, os preços para o consumidor final aumentaram.

Com o aumento da demanda por fretes rodoviários, além da ampliação do custo do transporte per se, aumentaram os custos de manutenção do sistema viário, com maior consumo de combustíveis fósseis e degradação do meio ambiente. Dados apontam que, somado a isso, o setor de agricultura registrou, nesses dois anos, o maior prejuízo dos últimos 50 anos.²² Somente o estado de São Paulo produz 55% de toda a cana de açúcar do Brasil, e esse impacto acarretou na diminuição da produção de biocombustíveis, uma versão combustível mais limpa e menos poluente, e na conseqüente diminuição de pagamento de impostos de produção. Além disso, a escassez de água também levou ao aumento do uso de caminhões-pipa para distribuição de água, ampliando o tráfego de veículos pesados.

O terceiro exemplo ocorreu nos anos de 2019 e 2020, na Região Metropolitana de São Paulo e adjacências, que enfrentaram enchentes severas devido a chuvas intensas e persistentes. O sistema de transporte da maior cidade do Brasil foi significativamente impactado com a paralisação de linhas de metrô, trens e ônibus. Nos dois eventos, separados por apenas um ano, as marginais Pinheiros e Tietê, que são vias estruturantes do trânsito da capital, foram completamente alagadas.²³ Isso ocasionou grandes congestionamentos em várias vias principais e foi decretado estado de emergência em ambos os eventos. Outro aspecto preocupante foi a interrupção da energia elétrica em vários pontos da cidade²⁴, da qual vários sistemas de mobilidade urbana dependem.



Figura 4: Carros parados em via alagada na cidade de São Paulo em 2020. Fonte: Agência Marília Notícia <<https://marilianoticia.com.br/chuva-deixa-11-mortos-e-provoca-caos-em-sao-paulo/>> (2025).

No evento de 2019, na Zona leste da capital, houve pontos que permaneceram alagados por 5 dias seguidos.²⁵ As enchentes de verão ocasionaram a queda de 75 árvores e registrou-se 43 pontos de enchentes. Após paradas durante o dia, as linhas do sistema de metrô operaram em velocidade reduzida.²⁶ Já em fevereiro de 2020, a cidade de São Paulo recebeu a maior chuva dos últimos 37 anos, com 89 pontos de alagamentos, 88 desabamentos e 97 quedas de árvores registradas nas primeiras horas da chuva. A circulação de ônibus, trens e metrô foi totalmente interrompida.²⁷

Uma consequência posterior foi que a Ceagesp, que é principal entreposto de abastecimento da cidade e um dos maiores do país, foi completamente alagado e parou de funcionar nos dias subsequentes, levando à perdas de R\$ 20 milhões e da impossibilidade de comércio nos dias seguintes.²⁸ O entorno do entreposto foi completamente bloqueado, e houve ameaça de desabastecimento.

Nos dois eventos, além da tragédia das vítimas que perderam a vida e seus bens por conta das enchentes, a maior cidade do Brasil sofreu e ainda sofre com a recorrência destes eventos sem o devido preparo, onde se danificam as restritas e caras infraestruturas de mobilidade disponíveis, como avenidas, viadutos, túneis, trilhos, estações, etc., prejudicando a mobilidade urbana sistêmica de maneira permanente. No caso paulistano, esses eventos sublinham a urgência na construção da resiliência.

Distante física e climaticamente do Sudeste, o quarto exemplo vem do estado do Amazonas, que enfrentou, em 2021, a maior cheia de sua história. O patamar dos 30,02 metros em Manaus foi considerado o maior da história desde o início dos registros, em 1902.²⁹ As inundações comprometeram seriamente o transporte fluvial, essencial para a região, isolando comunidades ribeirinhas e dificultando o abastecimento de alimentos e medicamentos, afetando 455 mil pessoas, em 52 dos 62 municípios do Amazonas.³⁰

Embora haja uma ideia de que cheias de rio não prejudicam o transporte fluvial, infraestruturas portuárias de embarque e desembarque foram submergidas, além de diversas ruas e estradas que foram alagadas ou destruídas,³¹ interrompendo o tráfego terrestre e complicando os esforços de resgate e assistência. Esse cenário agravou ainda mais a pandemia de COVID-19 na região norte, onde "cuidar dos contaminados se tornou ainda mais difícil se somado ao problema das enchentes, com milhares de desabrigados. Garantir alimento e água potável se tornou um desafio."³² Este evento destacou a vulnerabilidade das infraestruturas de transporte em regiões fluviais da região norte às mudanças climáticas.



Figura 5: Alagamento na cidade de Manaus em 2021. Fonte: Jornal Povo Amazonense <<https://opovoamazonense.com.br/comeca-agora-a-serie-cheia-recorde-2021-com-o-municipio-de-anama-conhecido-como-a-veneza-do-amazonas/>> (2025).

O quinto caso aqui apresentado é o mais recentemente, ocorrido em abril de 2024, no estado do Rio Grande do Sul, que enfrentou enchentes severas que trouxeram inúmeros desafios à mobilidade urbana em várias cidades gaúchas. Embora não seja a maior tragédia ambiental do Brasil em número de mortos (com 172 mortos e ao menos 128 desaparecidos),³³ foi a maior em número de atingidos: 458 cidades (90% dos municípios gaúchos), com mais de 2 milhões de pessoas.³⁴

Com sérios danos à mobilidade urbana, a infraestrutura de transporte foi severamente impactada, com rodovias, ruas e pontes danificadas ou totalmente destruídas pelas inundações³⁵ impactando a mobilidade urbana de todo o estado, com diversas áreas urbanas importantes que ficaram inacessíveis. Os danos, ainda imensuráveis em custo e extensão, já são vistos como legado e alerta da crise ambiental pela qual o planeta atravessa.

Todas as infraestruturas de mobilidade do estado foram impactadas pela chuva, e consequentemente a distribuição de todos os tipos de bens e serviços foram inter-



Figura 6: Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, alagado em 2024. Fonte: USA Today <<https://www.usatoday.com/story/news/world/2024/05/09/brazil-floods-rio-grande-do-sul-photos/73629934007/>> (2025).

rompidos ou diminuídos, mudando radicalmente o funcionamento da economia gaúcha após o episódio. A rodoviária de Porto Alegre ficou submersa por vários dias, e só voltou a funcionar depois de 2 meses fechada.³⁶ Além dela, o aeroporto internacional Salgado Filho, o único da cidade, permaneceu fechado com previsão de abertura após 5 meses.³⁷ Estima-se que essa interrupção deve gerar prejuízos de até R\$ 3,2 bilhões na economia gaúcha.³⁸

Para remediar os problemas de forma emergencial, foi decretado o estado de calamidade pública do estado, o que permitiu que diversas ações pudessem ser feitas com maior celeridade e menor controle dos gastos estatais. Os benefícios de isenção tarifária no transporte público da cidade, por exemplo, foram estendidos enquanto durar a calamidade.³⁹ Produtos doados ao Rio Grande do Sul tiveram o IPI zerado,⁴⁰ houve ampliação do número de atendidos pelo auxílio reconstrução,⁴¹ concedeu-se a liberação dos recursos de FGTS, do Abono Salarial e do Seguro-Desemprego⁴² aos atingidos pelas chuvas. Isso denota que os prejuízos deste evento impactaram todo o país, e os

recursos locais e nacionais que podem financiar as infraestruturas de mobilidade acabam, em parte, sendo usados para mitigar os problemas da crise climática.

Neste quadro, o transporte de mercadorias foi interrompido, levando a escassez de alimentos,⁴³ combustíveis, medicamentos e produtos essenciais em diversas localidades.⁴⁴ Para dar conta da ajuda humanitária, os correios, conjuntamente com a defesa civil, fizeram ações especiais de entrega de doações no estado,⁴⁵ o SUS fez uma mobilização especial para garantir a entrega de medicamentos, oxigênio e água no estado.⁴⁶

A extensão dessa catástrofe e seus desdobramentos para a mobilidade urbana acendem um alerta sobre as ações a serem tomadas frente a um quadro de mudanças e desafios climáticos emergentes. A imobilidade imposta pela perda das infraestruturas de transporte agrava ainda mais a crise econômica e social decorrente desses eventos. Dessa forma, a necessidade do Brasil de planejar e adaptar as infraestruturas de mobilidade para lidar com esses eventos extremos é imperativa para mitigar os impactos futuros e aumentar a resiliência frente às mudanças climáticas.

A resiliência na mobilidade urbana

O conceito de resiliência relaciona a capacidade de resistência, recuperação, reabilitação e regeneração de um sistema frente à uma agressão (FOLKE, 2006). Surgido na década de 1960 (idem), o termo oriundo das ciências naturais foi bastante explorado nas últimas duas décadas, e ganhou relevância em diversos campos disciplinares, como o do planejamento urbano e dos estudos da mobilidade (VALE, 2012).

Embora usado em excesso em alguns contextos (FAINSTEIN, 2015), ele continua estruturador na compreensão dos desafios de sustentabilidade que o planeta enfrenta (ESTOQUE; WU, 2024). Atualmente, o conceito da resiliência orienta 4 dos 17 objetivos de desenvolvimento sustentável da Organização das Nações Unidas (São eles 1 - Erradicação da Pobreza, 11 - Cidades e comunidades Sustentáveis, 13 - Ação contra a mudança global do clima e 14 - Vida na água).⁴⁷ Além disso, a resiliência foi pauta central durante o Rio+20, evento sobre as mudanças climáticas realizado em 2012 no Rio de Janeiro, em referência à conferência ECO-92, ocorrida na mesma cidade (FREITAS *et al.*, 2012).

Considerando as especificidades da mobilidade urbana, no conceito de resiliência reside uma ideia essencial: a da resistência. As infraestruturas de mobilidade devem

resistir aos impactos das mudanças climáticas. As cidades só podem existir se suas infraestruturas acomodarem as características climáticas em que se localizam, e seu bom funcionamento e a qualidade de vida que elas proporcionam dependem diretamente da resiliência das infraestruturas de mobilidade (BLACK *et al.*, 2011 Apud GILMORE *et al.* 2024). Além disso, cidades que performam bem a mobilidade urbana tendem a ser mais habitáveis, com cidadãos mais saudáveis e socialmente desenvolvidos (HORTON *et al.*, 2021).

Levando em consideração todas as dimensões do conceito de resiliência, as infraestruturas devem lidar com as mudanças climáticas, para além da resistência, se adaptar e por fim se transformar (VALE, 2012). E a dimensão da transformação pressupõe, segundo o autor, o aprendizado com o passado, baseando-se nas adversidades já enfrentadas. E, neste aspecto, o Brasil tem experiência de sobra para arbitrar os parâmetros da transformação necessária das nossas infraestruturas de mobilidade.

Outros dois conceitos importantes ligados à resiliência da mobilidade urbana e dos sistemas de transporte diante das mudanças climáticas são o da *capability* e o da adaptabilidade. Esses dois conceitos são particularmente importantes quando investigados à luz do caso brasileiro, sendo que a resiliência, a *capability* e a adaptabilidade são qualidades importantes que as infraestruturas devem ter no futuro.

Capability, cuja tradução é 'capacidade', é a habilidade dos indivíduos e comunidades em acessar recursos e oportunidades essenciais, como emprego, educação e saúde, por meio de um sistema de transporte eficiente e sustentável em contextos de estresse, relacionando resiliência com sustentabilidade (SHEPERD; DISSART, 2022). Quando as infraestruturas urbanas e de transporte são projetadas com resiliência, elas apresentam *capability*, sendo capazes de manter ou recuperar rapidamente suas funções essenciais após eventos climáticos extremos, garantindo dessa forma que as necessidades básicas da população sejam atendidas e ajudando no pronto reestabelecimento das cidades.

Já o conceito de adaptabilidade, ou capacidade adaptativa, envolve a capacidade desses sistemas de se ajustar e evoluir frente aos estresses das mudanças climáticas, incorporando novas tecnologias e práticas que minimizem impactos ambientais e melhorem a segurança e a eficiência da mobilidade (FOLKE *et al.*, 2010).

A adaptabilidade captura a capacidade de um complexo de sistemas ecológicos e sociais apren-

der, combinar experiência e conhecimento, ajustar suas respostas às mudanças nos mecanismos externos e processos internos e continuar desenvolvendo dentro do domínio de estabilidade atual ou força de atração (BERKES *et al.*.. 2003 *apud* FOLKE *et al.*, 2010).⁴⁸

A adaptabilidade pode ser vista como uma capacidade dos sujeitos sociais de uma determinada sociedade ou sistema em influenciar a performance da resiliência, ampliando-a. (WALKER *et al.*, 2004). Assim, a ideia de resiliência atualmente não se esgota em si, uma vez que engendra outros conceitos que permitem uma visão mais ampla e holística acerca das ações a serem tomadas para conferir segurança e confiabilidade às infraestruturas de mobilidade.

As infraestruturas de mobilidade são, em teoria, concebidas com base na robustez, redundância, flexibilidade e antecipação de possíveis falhas. Ou seja, são dimensionados para aguentar impactos, ter operação contínua e repetitiva garantida e ser flexível em relação a problemas surgentes. Porém, a sociedade está se defrontando com estresses que escapam do cotidiano da operação desses sistemas. Os três conceitos analisados em paralelo, da resiliência, da *capability* e da adaptabilidade denotam, quando confrontados com os cenários de catástrofes climáticas apontados no capítulo anterior, que há um grande percurso a ser percorrido para qualificar a infraestrutura brasileira de mobilidade.

Conclusões

O avanço da mudança climática tem trazido graves consequências para o Brasil. Eventos como deslizamentos, enchentes e secas, dentre tantos outros, têm impactado as infraestruturas de transporte e mobilidade, causando grandes danos que se estendem por toda a sociedade brasileira.

Este artigo apresenta cinco exemplos de como essas catástrofes causam a interrupção da mobilidade urbana, dificultando o acesso a áreas afetadas, atrasando operações de resgate e distribuição de suprimentos, e isolando comunidades inteiras. Além disso, essas interrupções acabam por afetar em maior escala o abastecimento de alimentos, remédios e insumos essenciais para a vida urbana. Foi observado a elevação dos custos de produtos essenciais, o aumento do preço de combustíveis, escassez e encarecimento de fretes, levando a prejuízos na economia local, regional e nacional.

Esses desastres expuseram a vulnerabilidade da atual infraestrutura de mobilidade presente nas cidades brasileiras, evidenciando a urgente e impostergável necessidade de investir em tornar essas infraestruturas resilientes para mitigar os impactos futuros das mudanças climáticas. A importância da resiliência na mobilidade urbana pode ser verificada, neste levantamento, pela extensão dos estragos causados pela interrupção dos serviços que dependem da mobilidade urbana. A parada de um sistema de transporte que influa negativamente nas redes de mobilidade de uma determinada cidade tem impacto direto sobre praticamente todos os setores da organização social desta cidade.

Portanto, este artigo se propôs a tratar o tema de resiliência urbana nas infraestruturas de mobilidade como central no estudo do campo da mobilidade urbana no Brasil, sendo ele componente indissociável para pensar o futuro das cidades brasileiras. A resiliência *per se* deve ser amalgamada por outros conceitos norteadores, como o de *capability* e de adaptabilidade, em prol de uma compreensão mais abrangente e mais coerente com os desafios que o futuro da mobilidade urbana brasileira impõe.

Uma possível leniência na velocidade da transformação das infraestruturas de mobilidade em sistemas resilientes pode ampliar ainda mais a vulnerabilidade das cidades brasileiras, com impacto econômico e social elevado, através da reparação constante de danos, acarretando em perda de produtividade e interrupções nas cadeias de suprimentos e serviços. Além disso, as populações de rendas mais baixas serão mais afetadas, uma vez que dependem mais fortemente do transporte público e têm menos recursos para se adaptar a crises. Assim, há fortes indicativos de que o não investimento em resiliência da mobilidade urbana brasileira irá exacerbar ainda mais as desigualdades socioespaciais.

Sem os investimentos necessários na promoção de infraestrutura de mobilidade resiliente, a qualidade de vida nas cidades brasileiras pode deteriorar-se ainda mais, ampliando a incapacidade de respostas às crises climáticas comprometendo o futuro de toda a sociedade. Assim, as fragilidades expostas, a falta de resiliência, *capability* e adaptabilidade, a imprevisibilidade da intensidade dos eventos climáticos e a crescente exposição à riscos dos tempos atuais, que se tornam cada vez mais severos, colocam a resiliência da mobilidade urbana como meio central de sobrevivência e reprodução da vida urbana no Brasil do futuro...

Notas

1

Dados do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório Geral 2018 da Associação Nacional de Transportes Públicos - Simob/ANTP Disponível em: <https://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em 10 ago 2024.

2

O transporte urbano passou a ser um direito social constitucional no Brasil em 2015. Ver <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte--passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>. Acesso em 10 de ago 24.

3

Dados do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório Geral 2018 da Associação Nacional de Transportes Públicos - Simob/ANTP Disponível em: <https://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em 10 ago 2024.

4

CINTRA, Marcos. Os custos dos congestionamentos na cidade de São Paulo. FGV, working paper, 356, abril 2014. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/9d-4cec44-15bf-4608-a027-bba299f408db>. Acesso em 10 ago 2024

5

Idem.

6

Esta é a estimativa do custo socioeconômico da mobilidade urbana no Brasil em 2019, de acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Disponível em <https://antp.org.br/noticias/clippings/o-custo-socioeconomico-da-imobi->

[lidade-urbana-no-brasil-jaime-de-angeli-.html](#). Acesso em 3 de ago 2024.

7

O PIB do ano de 2019 foi de R\$ 7,389 trilhões de reais segundo o IBGE. Fonte: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/32092-em-2019-pib-cresce-1-2-e-chega-a-r-7-4-trilhoes>. Acesso em 09 ago 2024.

8

Dados do Eurostat para o ano de 2016. Disponível em <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20180904-1>. Acesso em 09 ago 2024.

9

Informações da Confederação Nacional de Transporte para o ano de 2016. Disponível em <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/custo-logistico-consome-12-do-pib-do-brasil>. Acesso em 9 ago 2024.

10

Dados da publicação *Lifelines: The Resilient Infrastructure Opportunity*. Disponível em <https://openknowledge.worldbank.org/bitstreams/27c27362-78c6-51e9-af44-81013d016860/download>. Acesso em 9 ago 2024.

11

Ver: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2024/05/16/apos-maior-catastrofe-natural-do-brasil-centenas-de-pessoas-de-7-cidades-da-regiao-serrana-do-rio-convivem-com-o-medo-da-chuva.ghtml>. Acesso em 22 ago 2024.

12 Ver: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/01/chuva-espalha-destruicao-na-regiao-serrana-do-rio-de-janeiro.html>. Acesso em 22 ago 2024.

13 Ver: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/chuvas-no-rj/noticia/2011/01/chuva-em-bom-jardim-derrubou-tres-pontes-e-deixou-cidade-dividida.html>. Acesso em 22 ago 2024.

14 Ver: <https://www.acrissul.com.br/noticias/tragedia-na-regiao-serrana-afeta-precos-de-hortalicas-e-legu-mes-no-rio-de-janeiro/2941/>. Acesso em 22 ago 2024.

15 Ver: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/chuvas-no-rj/noticia/2011/01/moradores-usam-prancha-para-andar-na-lama-provocada-pela-chuva.html>. Acesso em 22 ago 2024.

16 Ver: <https://exame.com/mundo/tragedia-no-rio-poderia-ter-sido-evitada/> e <https://oglobo.globo.com/rio/desastre-na-regiao-serrana-foi-maior-devido-ocupacao-irregular-do-solo-2838491>. Acesso em 22 ago 2024.

17 Ver: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2024/05/16/apos-maior-catastrofe-natural-do-brasil-centenas-de-pessoas-de-7-cidades-da-regiao-serrana-do-rio-convivem-com-o-medo-da-chuva.ghtml>. Acesso em 22 ago 2024.

18 Ver: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-12/sao-paulo-sofreu-pior-crise-de-agua-da-sua-historia-em-2014>. Acesso em 23 ago 2024.

19 Ver: <https://www.terra.com.br/noticias/o-que-a-crise-hidrica-ensinou-ao-sudeste,75f0eb2fa0e0501c173b54984872a49421khlaal.html>. Acesso em 23 ago 2024.

20 Ver: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/08/140820_crise_agua_nordeste_sudeste_rb. Acesso em 23 ago 2024.

21 Ver: <https://g1.globo.com/goias/noticia/2015/06/seca-na-hidrovia-tiete-parana-causa-prejuizos-aos-produtores-goianos.html>. Acesso em 23 ago 2024.

22 Ver: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/11/agricultura-de-s-p-pode-ter-maior-prejuizo-em-50-anos-de-vido-seca.html>. Acesso em 23 ago 2024.

23 Ver: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/02/10/temporal-causa-alagamentos-em-sao-paulo-nesta-segunda-feira.ghtml>. Acesso em 23 ago 2024.

24 Ver: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/10/19/chuva-coloca-regioes-de-sp-em-estado-de-atencao-para-alagamentos-nesta-segunda-feira.ghtml>. Acesso em 23 ago 2024.

25 Ver: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/02/08/moradores-de-bairro-na-zona-leste-de-sp-enfrentam-enchente-com-agua-no-joelho-pelo-5-dia-consecutivo.ghtml>. Acesso em 23 ago 2024.

26 Ver: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/01/08/apos-forte-calor-em-sp-chuva-deixa-regioes-em-estado-de-atencao-para-alagamentos.ghml>. Acesso em 23 ago 2024.

27 Ver: brasil.elpais.com/brasil/2020-02-10/maior-chuva-de-fevereiro-em-37-anos-paralisa-sao-paulo.html. Acesso em 23 ago 2024.

28 Ver: economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2020/02/11/ceagesp-tem-prejuizo-de-r-24-milhoes-com-enchentes-do-dia-10-de-fevereiro.htm#:~:text=Cerca%20de%207%20mil%20toneladas,fortes%20chuvas%20na%20capital%20paulista. Acesso em 23 ago 2024.

29 Ver: g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/06/25/apos-a-maior-cheia-da-historia-nivel-do-rio-negro-baixa-e-fica-em-30-metros-em-manaus.ghml. Acesso em 25 ago 2024.

30 Ver: www.nationalgeographicbrasil.com/meio-ambiente/2024/08/o-que-sao-povos-indigenas-isolados. Acesso em 25 ago 2024.

31 Ver: <https://bncamazonas.com.br/municipios/o-que-tem-asfalto-br-319-in-do-agua-abaixo/> e <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2021/05/22/enchentes-no-amazonas-levam-prejuizos-a-milhares-de-familias.ghml>. Acesso em 25 ago 2024.

32 Ver: <https://www.brasildefato.com.br/2021/03/01/cheias-no-acre-ja-atingem-o-amazonas-e-sao-agravadas-pelo-desmatamento-da-regiao>. Acesso em 25 ago

2024.

33 Ver: <https://oglobo.globo.com/brasil/sos-rio-grande-do-sul/noticia/2024/05/09/tragedia-do-rs-entra-para-as-maiores-do-brasil-relembre-principais-desastres-causados-pelas-chuvas.ghml> e <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2024/05/29/um-mes-de-enchentes-no-rs-veja-cronologia-do-desastre.ghml>. Acesso em 25 ago 2024.

34 Ver: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2024-05/entenda-tragedia-climatica-ocorrida-no-rio-grande-do-sul>. Acesso em 25 ago 2024.

35 Ver: <https://www.correio-braziliense.com.br/brasil/2024/05/6858926-exercito-e-prefeituras-realizam-iniciativas-de-mobilidade-urbana-no-rs.html>. Acesso em 25 ago 2024.

36 Ver: <https://www.brasildefato.com.br/2024/06/06/rodoviaria-de-porto-alegre-rs-volta-a-funcionar-nesta-sexta-feira-7>. Acesso em 25 ago 2024.

37 Ver: <https://exame.com/brasil/enchentes-no-rs-aeroporto-salgado-filho-nao-deve-reabrir-ate-setembro/>. Acesso em 25 ago 2024.

38 Ver: <https://www.jornaldocomercio.com/especiais/plano-de-voo/2024/06/1159854-fechamento-do-salgado-filho-gera-perda-bilionaria-a-setores-que-dependem-do-aeroporto.html>. Acesso em 25 ago 2024.

39 Ver: <https://prefeitura.poa.br/eptc/noticias/prorrogados-os-beneficios-de-isencao-tarifaria-no-transporte-publico>. Acesso em 25 ago 2024.

40 Ver: <https://www.gov.br/pla-nalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2024/06/governo-zera-ipi-para-produtos-doados-ao-rio-grande-do-sul-e-seus-municipios>. Acesso em 03 set 2024.

41 Ver: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2024/06/07/novas-medidas-provisorias-estendem-auxilio-a-familias-e-municipios-gauchos>. Acesso em 03 set 2024.

42 Ver: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2024/Maio/mte-libera-recursos-de-fgt-s-abono-salarial-e-seguro-desemprego-para-atingidos-pelas-chuvas-no-rs>. Acesso em 03 set 2024.

43 Ver: <https://www.terra.com.br/noticias/brasil/escassez-de-alimentos-e-combustiveis-amplia-problemas-em-rs-alagado,b3927f42dc63d16d6c8071c07828a-50dy4hut19i.html>. Acesso em 03 set 2024.

44 Ver: <https://www.ufrgs.br/jornal/catastrofe-climatica-prejudica-a-distribicao-de-medicamentos-pelo-sus-no-rio-grande-do-sul/>. Acesso em 03 set 2024.

45 Ver: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2024-05/correios-recebem-doacoes-para-vitimas-das-chuvas-no-rio-grande-do-sul>. Acesso em 03 set 2024.

46 Ver <https://www.saudebusiness.com/mercado/enchentes-no-rio-grande-do-sul-impactos-na-saude-e-mobilizacao-emergencial-do-setor>. Acesso em 03 set 2024.

47 Ver <https://sdgs.un.org/2030agenda>. Acesso 05 set 2024.

48 Traduzido pelo autor.

Referências

ABRAMO, P. A cidade confusa: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 9, n. 2, novembro 2007.

BECK, U. **Risk Society: Towards a New Modernity**. Londres: Sage, 1992.

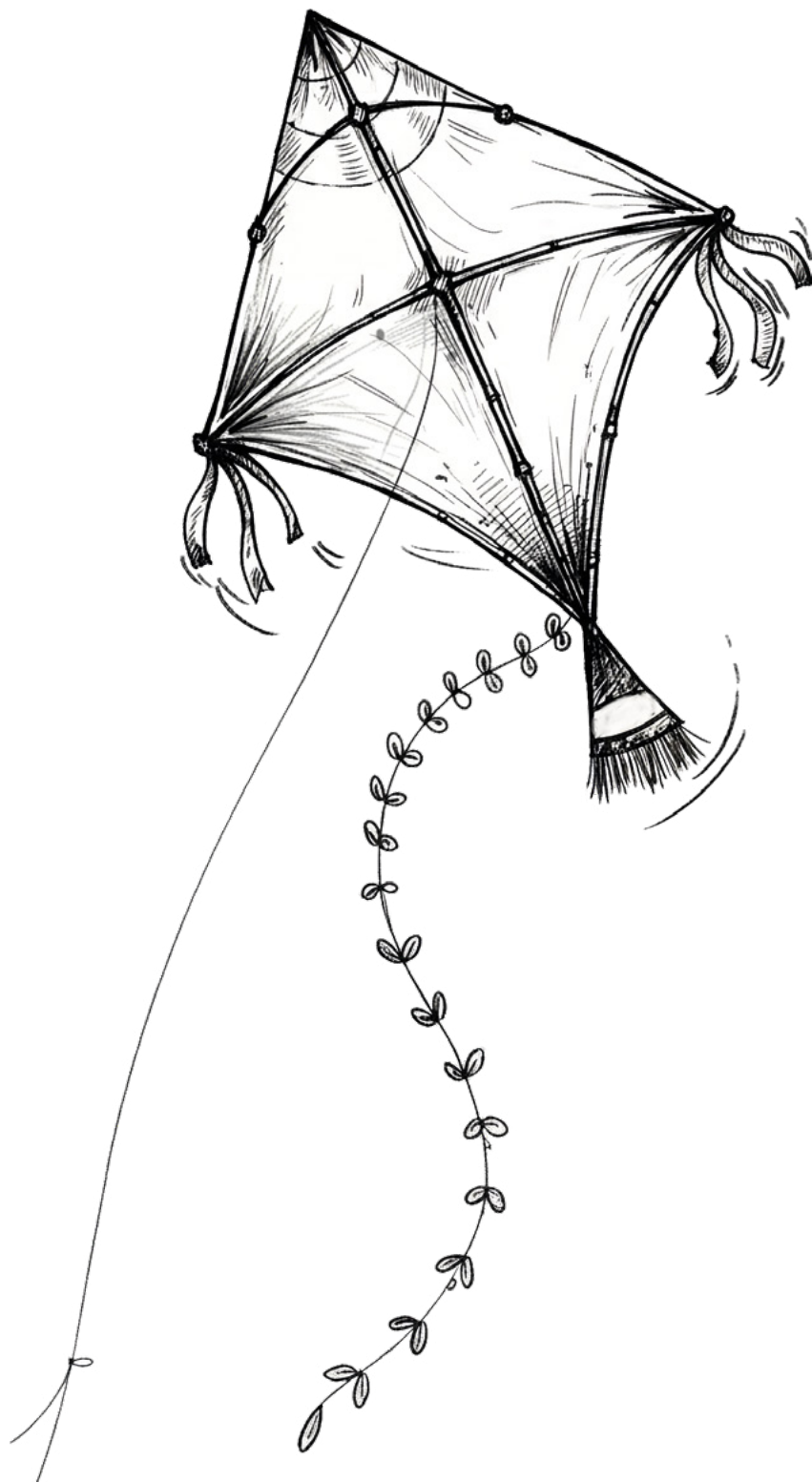
CARVALHO, C. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, 2016.

CNI - Confederação Nacional da Indústria. **Mobilidade urbana no Brasil: marco institucional e propostas de modernização**. Brasília: CNI, 2023. Disponível em: <https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/ed/22/ed22859e-718c-4952-9ab2-ecbe500f9e11/mobilidade_urbana_no_brasil.pdf>.

ESTOQUE, R.; WU, J. The resilience-sustainability-quality of life nexus. **Science of The Total Environment**, v. 912, n. 169526, 2024.

FAINSTAIN, S. Resilience and Justice. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 39, n. 1, p. 157-167, 2015.

- FREITAS, C. *et al.* Vulnerabilidade socioambiental, redução de riscos de desastres e construção da resiliência - lições do terremoto no Haiti e das chuvas fortes na Região Serrana, Brasil (2012). **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 17, n. 6, p. 1577-1586, 2012.
- FOLKE, A. Resilience: The emergence of a perspective for social-ecological systems analyses. **Global Environmental Change**, v. 16, n. 3, p. 253-267, 2006.
- FOLKE, C. *et al.* Resilience thinking: integrating resilience, adaptability and transformability. **Ecology and Society**, v. 15(4), n. 20, 2010.
- GALINDO *et al.* A mobilidade urbana no Brasil. **Série Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**. Brasília: IPEA, 2011.
- GILMORE, E. *et al.* Defining severe risks related to mobility from climate change. **Climate Risk Management**, v. 44, 2024.
- HORTON, R. *et al.* Assessing human habitability and migration. **Science**, n. 372, p. 1279-1283, 2021.
- IPCC - Painel Intergovernamental para a Mudança de Clima. Summary for Policymakers. In: PÖRTNER, H. *et al.* **Climate Change 2022: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change**. Cambridge. Cambridge University Press, Cambridge, p. 3-33, 2022.
- NAKAMURA, A. **Infraestrutura de transportes como instrumento estatal de promoção do desenvolvimento econômico e social**. Tese defendida no programa de pós-graduação em direito político e econômico da Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2018.
- ONU - Organização das Nações Unidas. **Sustainable transport, sustainable development. Interagency report for second Global Sustainable Transport Conference**. 2021..
- OLIVEIRA, A.; TUROLLA, F. Financiamento da infraestrutura de transportes. **Journal of Transport Literature**, v. 7, n. 1, p. 103-126, jan. 2013.
- SANCHEZ, R. **Algunas reflexiones sobre los servicios de infraestructura en América Latina**. Brasília: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2010.
- SHEPERD, P.; DISSART, J. Reframing vulnerability and resilience to climate change through the lens of capability generation. **Ecological Economics**, v. 201, n.107556, 2022.
- TAVARES, A., SILVA, A. (2008). Urbanização, chuvas de verão e inundações: uma análise episódica. **CLIMEP - Climatologia E Estudos Da Paisagem**, v. 3(1), 2008.
- VALE, L. Interrogating urban resilience. In: HASS, T. **Sustainable urbanism and beyond: Rethinking cities for the future**. New York: Rizzoli, p. 22-24, 2012.
- WALKER, B.; HOLLING, C.; CARPENTER, S.; KINZIG, A. Resilience, adaptability and transformability in social-ecological systems. **Ecology and Society**, v. 9, n. 2, p. 5, 2004.



Olha o buraco!

**Mobilidade, política de manutenção¹
e de segurança nas estradas no Quênia**

Gladys Nyachieo

Universidade Multimídia do Quênia

Tradução² e Revisão:

Alice Maria da Fonseca Freire

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Maria Alice de Faria Nogueira

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Olha o buraco! Mobilidade, política de manutenção e de segurança nas estradas no Quênia

Resumo

A partir do uso de metodologia de investigação documental, este estudo examina a complexa interação entre as influências políticas, a manutenção das estradas e a segurança no Quênia. O objetivo é compreender a detecção de buracos, o desenvolvimento de infraestruturas e o envolvimento da comunidade no reparo de estradas. Foi utilizada uma abordagem abrangente de coleta de dados utilizando palavras-chave como "detecção de buracos" e "influência política na reabilitação de estradas". Os resultados revelam que as agendas políticas e o favoritismo étnico afetam significativamente a definição de prioridades na reparação de estradas, negligenciando frequentemente as áreas com menos favorecidas em termos de conexões. O envolvimento da comunidade, embora crucial, é subutilizado, e os avanços tecnológicos oferecem soluções promissoras, mesmo que a corrupção e as políticas inconsistentes dificultem a manutenção efetiva. O estudo conclui que a melhoria da gestão das infraestruturas pode aumentar a produtividade econômica, a segurança pública e a qualidade de vida, mas requer estratégias mais amplas de atuação.

Palavras-chave: buracos, manutenção, reparação, segurança, acidentes de viação.

¡Mira el agujero! Política de movilidad, mantenimiento y seguridad vial en Kenia

Resumen

Utilizando la metodología de investigación documental, este estudio examina la compleja interacción entre las influencias políticas, el mantenimiento de las carreteras y la seguridad en Kenia. El objetivo es comprender la detección de baches, el desarrollo de infraestructura y la participación de la comunidad en la reparación de carreteras. Se utilizó un enfoque integral de recopilación de datos utilizando palabras clave como "detección de baches" e "influencia política en la rehabilitación de carreteras". Los resultados revelan que las agendas políticas y el favoritismo étnico afectan significativamente la definición de prioridades en la reparación de carreteras, descuidando a menudo áreas con conexiones menos ventajosas. La participación de la comunidad, si bien crucial, está subutilizada, y los avances tecnológicos ofrecen soluciones prometedoras, incluso si la corrupción y las políticas inconsistentes dificultan un mantenimiento efectivo. El estudio concluye que mejorar la gestión de la infraestructura puede incrementar la productividad económica, la seguridad pública y la calidad de vida, pero requiere estrategias de acción más amplias.

Palabras claves: baches, mantenimiento, reparación, seguridad, accidente de tráfico

Watch out for the pothole! Mobilities, politics of maintenance and road safety in Kenia

Abstract

This study examines the complex interplay of political influences, road maintenance, and safety in Kenya. Using a desk research methodology. It aims to understand pothole detection, infrastructure development, and community involvement in road repairs. A comprehensive data collection approach using keywords like "pothole detection" and "political influence on road rehabilitation" was employed. Findings reveal that political agendas and ethnic favoritism significantly affect road repair prioritization, often neglecting less connected areas. Community involvement, though crucial, is underutilized, and technological advancements offer promising solutions. Corruption and inconsistent policies further hinder effective maintenance. The study concludes that improving infrastructure management can enhance economic productivity, public safety, and quality of life, but requires comprehensive strategies.

Keywords: potholes, maintenance, repair, safety, traffic crash.



Introdução

De acordo com a Organização Mundial de Saúde - OMS (2023), estima-se que ocorram anualmente 1.19 milhões de mortes no trânsito rodoviário e, embora vários fatores contribuam para esta estatística alarmante, os buracos desempenham um papel significativo nesse quantitativo. De acordo com Jordan *et al.* (2023), é considerado um "buraco" na estrada as aberturas no asfalto das rodovias que, em sua maioria, possuem um formato mais arredondado, com uma dimensão mínima de 15cm (p. 6010). Nesse sentido, buracos nas estradas representam um problema generalizado com implicações de grande alcance a nível mundial (ALI *et al.*, 2023; Chen *et al.*, 2020). Seu impacto na circulação cotidiana afeta a segurança rodoviária, os custos de manutenção dos veículos e a eficiência global dos transportes, com influência direta no desenvolvimento econômico (EDMONDS, 2022). Bradshaw, Harriet e Brosnan (2024) afirmam que, apesar dos esforços conjunto para melhorar a segurança rodoviária, o custo pago pela mobilidade continua a ser inaceitavelmente elevado.

O transporte rodoviário continua a ser o meio de transporte mais popular em todo o mundo e desempenha um papel crucial na redução da pobreza e no crescimento econômico global. Laborda e Sotelsek (2019) observaram que a densidade rodoviária e as estradas pavimentadas afetam positivamente a produtividade total dos fatores (PTF) nos países de média-baixa e baixa renda, contribuindo para as oportunidades de emprego. Particularmente nos países em desenvolvimento, a má manutenção das estradas leva a desgastes e, consequentemente a criação de buracos no asfalto, ainda mais comprometidos por condições climáticas adversas e

LAE

v.4 n.1

p. 256-283

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70764

pelo aumento do tráfego, que acabam também desgastar as estradas (SINGH *et al.*, 2023). De acordo com Ali *et al.* (2023), os buracos também podem ser atribuídos aos materiais utilizados na construção das estradas e à sua concepção e planejamento, o que sugere, em última instância, que é possível culpar os engenheiros pela responsabilidade do problema. Por conseguinte, os peritos recomendam a manutenção imediata após a construção da estrada (BURNINGHAM; STANKEVICH, 2005), a utilização de engenheiros competentes, materiais corretos, manutenção e inspeções regulares, sistemas de drenagem eficazes e a adoção de métodos automatizados de detecção de buracos, tais como métodos baseados na visão, na vibração e na reconstrução 3D (ALI *et al.*, 2023).

Essa situação afeta tanto os países desenvolvidos como os países em desenvolvimento. Por exemplo, a Associação Automobilística do Reino Unido (AA) tem que lidar anualmente com 631.852 incidentes relacionados com buracos. Esses incidentes afetam negativamente componentes críticos como pneus, rodas, sistemas de direção e suspensão. Enquanto isso, na Índia, os dados do Ministério dos Transportes Rodoviários e das Autoestradas (MoRTH), (2022) revelam que, entre 2018 e 2020, ocorreram 5.626 mortes devido a buracos. O relatório faz alusão ao fato que os buracos foram responsáveis por 11,2 % das mortes em acidentes rodoviários e 13,9 % dos acidentes atribuídos a defeitos nas estradas. A resolução dessa ameaça persistente incluiu a manutenção regular, a melhoria nos projetos de estradas e campanhas de sensibilização do público. No entanto, persistem vários desafios, como por exemplo, uma lacuna de manutenção resultante de financiamento inadequado, condições climáticas adversas, cargas de tráfego pesadas e falta de tecnologias inovadoras para detecção e reparação no prazo previsto (ALI *et al.*, 2023; CHEN *et al.*, 2020; SINGH *et al.*, 2023).

Segundo o Fórum Econômico Mundial (WEF) (2020), existe uma grande disparidade entre as infraestruturas rodoviárias dos países desenvolvidos e dos países em desenvolvimento. Eles explicam que os países desenvolvidos, como Singapura, os Países Baixos e a Suíça, dispõem de extensas redes de estradas de elevada qualidade. No entanto, mesmo esses países enfrentam desafios como os atrasos na manutenção e o congestionamento do tráfego (WEF, 2020). Por exemplo, a Sociedade Americana de Engenheiros Civis (2021) observa que o congestionamento, o atraso na manutenção e

as inconsistências na qualidade das estradas nas diferentes regiões prejudicam a rede de rodoviária.

Por outro lado, os países em desenvolvimento apresentam uma situação complexa. A OMS (2023) afirma que no continente africano, a segurança rodoviária é uma questão crítica, com uma incidência desproporcionalmente elevada de lesões e mortes na estrada, em comparação com os países desenvolvidos. O relatório estima ainda que mais de 90% das mortes na estrada ocorrem em países de baixa e média rendas, com a taxa de mortalidade mais elevada concentrada na região africana (OMS, 2023). Além disso, os usuários vulneráveis da estrada, como os pedestres, os ciclistas e os motociclistas, estão particularmente em risco. Os relatórios acrescentam que as crianças, os idosos e as pessoas com deficiência enfrentam um risco acrescido de ferimentos ou morte. A OMS demonstra ainda que as lesões causadas pelo tráfego rodoviário são a principal causa de morte de crianças e jovens adultos com idades compreendidas entre os cinco e os 29 anos (OMS, 2023).

Seguindo essa linha, Khoza (2020) observa que na África do Sul, o volume de tráfego e as cargas pesadas são responsáveis por 25% dos buracos nas estradas, seguidos de uma drenagem deficiente (15%). O acadêmico explica que as estradas que excedem o seu tempo de vida útil são susceptíveis a voltar a ter buracos, mesmo depois de reparadas. Além disso, os buracos aumentam o investimento do governo na renovação de estradas, especialmente em infraestruturas rodoviárias envelhecidas, e o governo também foi acusado de não tomar a iniciativa, forçando os cidadãos a protestarem (GELDENHUYS, 2021). Em outros países da África a situação não é diferente. Zikhali (2017) demonstra que os buracos limitam o desenvolvimento econômico no Zimbábue. O autor observa que os buracos causam danos extensos nos veículos, estimados em U\$ 7.000 de aumento do custo de manutenção mensal, atrasos no transporte e acidentes estimados em U\$20.000 de perda para uma empresa. Além disso, têm impacto em setores como o turismo, devido à redução das visitas, na indústria transformadora, ao dificultar as entregas, na construção e na agricultura, devido à limitação do transporte de fertilizantes. O efeito dominó desencoraja o investimento e aumenta as indenizações de seguros, acabando por prejudicar o crescimento econômico do país. Em Uganda, Katunze (2021) observa que a política desempenha um papel importante na manutenção das estradas. Por exemplo, o autor observa que quando há uma maior fragmentação partidária, o sucesso em uma reeleição dos representantes políticos pode estar associado a uma menor eficiência do serviço rodoviário; ao contrário, quando há uma maior dominância partidária, a formação de novos círculos eleitorais está correlacionada com

uma maior eficiência da manutenção rodoviária. Ainda de acordo com Katunze (2021), estratégias políticas como o incentivo a uma concorrência política robusta e mandatos mais curtos podem beneficiar o desenvolvimento de infraestruturas. Esse argumento tem alguma verdade, como evidenciado no Quênia, onde os políticos são conhecidos por explorar buracos e infraestruturas deficientes para obter vantagens políticas sobre os seus adversários, negligenciando as reparações apenas para voltar a utilizar a questão nas eleições seguintes.

Local no qual a pesquisa aqui relatada foi realizada, o Quênia dispõe de uma rede de estradas pavimentadas e não pavimentadas e, no passado recente, registaram-se progressos no desenvolvimento dessas estradas para melhorar a conectividade e o crescimento econômico (KNBS, 2021). O governo empenhou esforços para melhorar as infraestruturas rodoviárias, incluindo a construção da via rápida de Nairóbi e a reabilitação de estradas rurais no âmbito do *Kenya Roads Board* (BANCO MUNDIAL, 2020).³ Apesar dessas melhorias, persistem desafios como a manutenção inadequada, a corrupção e as lacunas de financiamento que afetam a sustentabilidade dos projetos rodoviários (NJANGU, 2015), apesar de estudos afirmarem que uma melhor rede rodoviária contribuiu para o avanço do desenvolvimento econômico, ao reduzir os custos de transporte e melhorar a acessibilidade aos mercados de produtos agrícolas perecíveis (JEDWAB, STOREYGARD, 2019; KINARO, 2015; NJAGI, OBEBO, 2023; NJANGU, 2015).

Ao longo dos anos, tem-se visto que a política influencia a construção e a renovação de estradas. Sobre esse aspecto, Burgess *et al.* (2010) descrevem como o clientelismo, o compadrio e as marginalizações étnicas moldam a distribuição de recursos no Quênia: as comunidades com etnias de presidentes ou de membros-chave do gabinete recebem mais estradas pavimentadas. Além disso, o local de nascimento do presidente se beneficia de um impulso significativo na construção de estradas e conclui que as considerações políticas explicam uma grande parte da diferença no investimento rodoviário entre regiões.

Um estudo efetuado por Njoroge (2013) analisou as estratégias de implementação das agências rodoviárias para garantir a durabilidade das estradas, a saber, a manutenção de rotina, a subcontratação de trabalhos e os planos de trabalho anuais. O estudo verificou que as estratégias reduziram os buracos, as fissuras e os problemas de superfície das vias, no entanto, interferência política e invasão das reservas de estradas foram apontados como um obstáculo à manutenção das rodovias. Na mesma linha, Manyara (2016) atribui a culpa dos buracos à má projeção e planejamento. Segundo o autor,

as estradas Quêenianas são mal concebidas, com curvas acentuadas desnecessárias e saliências ilegais e não autorizadas que põem em risco a vida dos pedestres e dos motoristas. Além disso, Manyara culpa o governo pela manutenção deficiente, no sentido em que a presença de buracos aumenta a vulnerabilidade daqueles que utilizam as rodovias para circular (MANYARA, 2016).

A situação apontada por pelo estudo contribui para o aumento do número de acidentes no país. A Autoridade Nacional de Segurança dos Transportes (2024) relata que cerca de 22.885 acidentes rodoviários resultaram em 4.324 mortes, 10.769 feridos graves e 7.792 feridos leves. O relatório sublinha que a perda de controle é a principal causa de acidentes. No entanto, é preciso notar que os buracos e as más condições das estradas afetam componentes críticos do veículo que podem estar ligados a acidentes (SINGH *et al.*, 2023). Embora tenham sido realizados estudos no Quênia, a maioria focou na manutenção das estradas, na construção de estradas, no desenvolvimento de infraestruturas e nas medidas de segurança rodoviária (JORDAN *et al.*, 2023; KINARO, 2015; NJAGI & OBEBO, 2023; NJANGU, 2015). No entanto, há poucos estudos sobre a política de buracos e como eles influenciam a segurança rodoviária. Por conseguinte, este estudo investiga a forma como a política de reparação de buracos no Quênia é realizada e sua relação com a mobilidade e a segurança rodoviária no país.

Metodologia

Este estudo utiliza uma metodologia de pesquisa documental para investigar de forma abrangente vários aspectos relacionados com a reparação de buracos, incluindo a detecção de buracos, o desenvolvimento de infraestruturas, as influências políticas na reparação de estradas, a segurança rodoviária e o envolvimento da comunidade. A investigação documental, tal como descrita por Creswell (2022), serve como uma exploração inicial, proporcionando uma compreensão abrangente do tópico, das principais tendências e dos dados secundários, com informações colhidas em diversas fontes, sem saírem dos seus locais de trabalho. Para a coleta de dados, foi utilizada uma estratégia de pesquisa aleatória, utilizando palavras-chave como "detecção de buracos", "desenvolvimento de infraestruturas", "influência política no conserto de estradas", "reparação de buracos", "segurança rodoviária" e "envolvimento da comunidade no conserto de buracos". Os motores de busca, as bases de dados online, as revistas académicas,

os relatórios da indústria e outros recursos digitais relevantes foram utilizados para construir uma panorâmica abrangente.

O estudo centrou-se exclusivamente em fontes de língua inglesa, excluindo artigos escritos em outras línguas. Só foram sintetizados os materiais que se acreditava serem originários do Quênia, enquanto a literatura adicional forneceu o contexto explicativo. Os dados recolhidos foram submetidos a uma análise de conteúdo, tendo o método específico escolhido (por exemplo, análise temática ou análise de conteúdo dirigida) sido alinhado com os objetivos da investigação e o tipo de dados obtidos. Essa abordagem em duas vertentes, combinando a investigação documental para a coleta de dados e a análise de conteúdo para a exploração dos dados, estabelece uma base sólida para a compreensão do panorama atual da reparação de buracos e do papel potencial do envolvimento da comunidade.

O papel do político e a participação da comunidade na definição de prioridades para a reparação de estradas

De acordo com Ribberink e Schubert (2020), vários fatores políticos influenciam a definição das prioridades do governo em matéria de desenvolvimento de infraestruturas. Os autores observam que, nos EUA, a prioridade se baseia na importância estratégica, no impacto económico, na segurança e acessibilidade, em considerações ambientais, na análise custo-benefício, na contribuição do público e na disponibilidade de financiamento. Eles explicam que a escolha por esses itens acontece porque as estradas que ligam áreas críticas, como centros económicos ou regiões remotas, melhoram o comércio, aumentam a produtividade, criam empregos, melhoram a segurança e ligam áreas mal servidas são aquelas que recebem maior prioridade. Manyara (2016) acrescenta que as avaliações de impacto ambiental, as análises exaustivas de custo-benefício, o envolvimento do público e o financiamento disponível também influenciam a definição de prioridades, sendo que as estradas especiais competem frequentemente com outros projetos de infraestruturas.

A influência dos políticos também tem sido observada na manutenção das estradas. Shelton (2011) afirma que os políticos desempenham um papel fundamental na determinação das dotações orçamentais para as infraestruturas, ao explicar que suas

decisões são influenciadas pela opinião pública, pelos ciclos eleitorais e pelas agendas partidárias. Em concordância com Shelton (2011), Larcinese *et al.* (2006) afirmam que os estados que apoiaram fortemente o presidente em exercício nas eleições presidenciais anteriores tendem a receber mais fundos federais, assim como os governadores que pertencem ao mesmo partido do presidente recebem. Ao contrário, os estados que se opõem ao partido do presidente nas eleições para o Congresso são penalizados no desenvolvimento de infraestruturas.

No caso do Quênia se verificou também que a política influencia na reabilitação de estradas. Em seus estudos, Macharia *et al.* (2024) descobriram que as estradas rurais eram mantidas pelos governos dos condados que dispunham de financiamento limitado. No entanto, os autores apontam para o fato de que quando a agenda do governo é aumentar a rede rodoviária para o desenvolvimento econômico, ele estabelece parcerias com instituições para ajudar na construção de estradas. Somada à vontade política, Burges *et al.* (2015) observam que, de 1963 a 2011, isto é, por quase cinco décadas, o favoritismo étnico determinou o investimento e a manutenção das rodovias do país. O estudo mostra que as regiões que partilham a etnia do presidente da ocasião, receberam significativamente mais investimentos em estradas (BURGES *et al.*, 2015).

Na mesma linha, ao investigarem a segurança rodoviária no Quênia, Raynor e Mirzoev (2014) constataram que a má aplicação da política põe em risco a segurança rodoviária. Em outro estudo, Wasike (2001) observou que a incoerência do quadro político conduz a buracos. O estudo critica o quadro político, assinalando a manutenção inadequada e a fraca aplicação das políticas a partir do momento em que: 1) a corrupção na polícia de trânsito é um obstáculo importante à aplicação da legislação em matéria de segurança rodoviária; 2) o suborno tornou-se uma norma cultural (MAREI, 2023), enfraquecendo os esforços para melhorar a segurança rodoviária; e, por último, 3) a falta de financiamento é outro obstáculo significativo.

A detecção do problema em tempo e a reparação de buracos são prejudicadas por essa questão (KOSTER *et al.*, 2016; NJANGU, 2015; NJOROGE, 2013). Para resolver esse problema, Wasike (2001) propôs uma taxa de manutenção rodoviária. A controversa lei financeira de 2024 também incluía uma proposta de taxa sobre os veículos motorizados para a manutenção e construção de estradas. No entanto, subsiste uma questão crítica: como é que esses fundos serão utilizados de forma responsável? Os quenianos têm assistido a situações em que as concorrências para a reparação de estradas são ganhas por influência política, o que leva à apropriação indevida de fundos (empreiteiros não

pagos, reparações de má qualidade) sem qualquer responsabilidade. Nesse cenário, a participação da comunidade em iniciativas de notificação para a reparação de buracos nas vias tem se mostrado uma opção interessante de parceria entre estado e população.

De acordo com Vayadande *et al.* (2024) o aproveitamento da tecnologia existente, como os sistemas de notificação em websites, é crucial para o envolvimento da comunidade na notificação e reparação de buracos. Por exemplo, os membros da comunidade podem contribuir ativamente para estradas mais seguras através de um website de fácil utilização para a comunicação de buracos em tempo real. Os autores postulam que o sistema não só facilita a comunicação, como também aumenta a transparência, oferecendo um acompanhamento em tempo real do progresso das reparações. Isto cria confiança e incentiva a participação da comunidade. Nesse sentido, estão em curso esforços de investigação que utilizam tecnologias de aprendizagem profunda e de processamento de imagem para melhorar continuamente a detecção e a gestão de buracos nesse sistema (VAYADANDE *et al.*, 2024).

Em outro estudo realizado na cidade de Houston, no Texas (EUA), Cook *et al.* (2024) investigaram a forma como a raça, a etnia e o estatuto socioeconômico influenciam no engajamento da comunidade na comunicação de buracos e possíveis reparos via um sistema chamadas telefônicas. Os autores afirmam que no caso pesquisado, grupos minoritários – como negros e latinos – de regiões com rendimentos mais baixos, usam menos o serviço de chamadas, mas, em contrapartida, tomam a iniciativa de reparar os buracos eles mesmos, ao passo que as pessoas mais ricas foram as primeiras a comunicar os buracos. O estudo sugere que a simples disponibilização de um sistema de denúncia pode não ser suficiente para enfrentar as lacunas de serviço nas comunidades carentes no que diz respeito à denúncia de buracos, sendo também necessário fomentar a sensibilização.

Um estudo realizado na Indonésia por Yudono e Istamar (2021) mostrou que a administração participativa digital, como os sistemas de relatórios eletrônicos, ajuda a gerir as reparações de buracos e contribui para um planejamento urbano mais inteligente. Em Uganda, Kalinzi *et al.* (2022) observaram que o envolvimento da comunidade nas obras rodoviárias supera a discrepância entre o que os residentes esperam (boas estradas) e a realidade (problemas nas estradas). De acordo com os autores, os residentes comunicam problemas e participam no planejamento ao se oferecerem como voluntários para a manutenção das estradas, o que, além de melhorar a eficiência do trabalho, imputa nos residentes um sentido de posse. Esse fato alinha-se com o quadro PEGI (*Performance*

Expectations Gap) utilizado para avaliar projetos de obras rodoviárias, o que aumenta a segurança dos usuários e a qualidade das estradas. A tônica é colocada na melhoria das condições das estradas por meio de esforços de colaboração e abordagens inovadoras, que reforçam a segurança e a mobilidade rodoviárias.

Nesse sentido, a participação da comunidade na reparação de estradas e de problemas de infraestrutura na sua área, é um exemplo de ação coletiva e envolvimento cívico. Esta forma de envolvimento é frequentemente motivada pelas necessidades imediatas da comunidade e pelo desejo de melhorar as condições de vida, sem precisar esperar por políticas e verbas. Os vizinhos se unem para resolver problemas de infraestrutura locais, movidos pela necessidade comum de melhorar o seu ambiente e tornar a vida melhor para todos (HOWARD *et al*, 2015). As colaborações entre governos e empresas privadas em países como a Índia e a África do Sul ajudam a mobilizar recursos e conhecimentos para a manutenção de estradas. O envolvimento dos membros da comunidade em projetos promove um sentido de propriedade e responsabilidade, reforçando os laços comunitários (SHARMA, 2019). Os programas de voluntariado nas zonas rurais de África e da Ásia envolvem os membros da comunidade na reparação de rodovias para manter as infraestruturas locais (CHEN, 2018).

Em matéria publicado pelo *Business Today* (2017), é apontado que os quenianos participam ativamente na comunicação e reparação de buracos utilizando plataformas em linha, aplicativos móveis e colaboração com autoridades locais. Além disso, as redes sociais e o ativismo dos cidadãos são utilizados para chamar a atenção para questões críticas. O relatório mostra que o envolvimento da comunidade e o orçamento participativo garantem que as vozes dos cidadãos sejam ouvidas nas decisões de manutenção das estradas. Os dados também indicam que avanços tecnológicos, como máquinas de reparação rápida e soluções inovadoras para os buracos, demonstram o empenho do Quênia em melhorar as infraestruturas rodoviárias. Enquanto as comunidades continuam a fazer lobby, a formar grupos de defesa e a utilizar os meios de comunicação social para aumentar a consciencialização e expressar sua insatisfação aos líderes políticos, os residentes das zonas residenciais de luxo formam frequentemente associações para reparar buracos ou construir estradas de forma independente, pondo em evidência as deficiências governamentais.



Políticas que regem a reparação de buracos e a sua eficácia e limitações

O desenvolvimento e a reparação de infraestruturas no Quênia são regidos por várias políticas, regulamentos e procedimentos delineados por vários decretos legislativos. A introdução da descentralização, tal como articulada na Constituição de 2010, alterou significativamente a gestão e o desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias. Essa mudança envolve a transferência de certos poderes e responsabilidades do governo nacional para os governos dos condados recém-formados, com o objetivo de melhorar a administração local e a prestação de serviços. As agências nacionais, como a Autoridade Nacional das Autoestradas do Quênia (KeNHA) e a Autoridade das Estradas Rurais do Quênia (KeRRA), continuam a supervisionar as principais redes rodoviárias, incluindo as estradas internacionais, as estradas nacionais e as estradas primárias, que são vitais para a conectividade regional e nacional (KENYA ROADS BOARD, 2021).

A rede rodoviária do Quênia é meticulosamente classificada para garantir que cada rota sirva eficazmente o seu objetivo. As estradas principais internacionais (classe A) dão prioridade ao comércio regional, ligando o Quênia aos países vizinhos. As estradas nacionais (classe B) centram-se na mobilidade interna, ligando as principais cidades e vilas. As estradas primárias (classe C) ligam os centros regionais, enquanto as estradas secundárias (classe D) ligam as zonas rurais à rede nacional. As estradas secundárias (classe E) proporcionam acesso essencial às comunidades rurais. As estradas para fins especiais (classe F) servem necessidades únicas, como o acesso a parques ou fazendas, e são mantidas pela agência responsável. As estradas urbanas, geridas pela Autoridade das Estradas Urbanas do Quênia (KURA), asseguram o bom funcionamento das cidades, supervisionando as ruas e as vias de comunicação nos centros urbanos. Esse sistema de classificação garante que a infraestrutura rodoviária do Quênia apoia eficazmente o desenvolvimento nacional e regional.

Os governos dos condados são agora responsáveis pelo desenvolvimento, manutenção e gestão das estradas, incluindo estradas secundárias e menos importantes. Essa descentralização garante que os projetos de infraestruturas rodoviárias reflitam melhor as necessidades e prioridades locais, propondo soluções mais adequadas às comunidades (CONSELHO DE GOVERNADORES, 2020). Para apoiar essa abordagem descentralizada, a constituição exige a partilha equitativa das receitas nacionais entre o governo nacional e os governos dos condados, incluindo os fundos alocados para o

desenvolvimento de infraestruturas rodoviárias. Isso garante que os condados dispõem dos recursos financeiros necessários para gerir e melhorar suas redes rodoviárias (COMISSÃO DE AFETAÇÃO DE RECEITAS, 2020).

Além disso, os condados recebem subvenções condicionais especificamente destinadas à manutenção e desenvolvimento de estradas, garantindo que os fundos sejam utilizados de forma eficaz e consistente para melhorar a qualidade das estradas em todo o país (TESOURO NACIONAL, 2019). No entanto, surgem desafios devido aos diferentes níveis de capacidade técnica e administrativa entre os condados, resultando na dificuldade de alguns em gerir eficazmente suas redes rodoviárias (BANCO MUNDIAL, 2021). Apesar desses desafios, a descentralização aumentou a participação local no planeamento de infraestrutura e na tomada de decisões, resultando em projetos rodoviários mais reativos e orientados para a comunidade, além de promover um sentimento de apropriação e responsabilização entre os residentes, que leva à uma melhor gestão das estradas (NYANJOM, 2019).

No entanto, a descentralização também suscitou preocupações relativas à corrupção e à má gestão dos fundos nos condados. O reforço dos mecanismos de supervisão e a promoção da transparência são essenciais para resolver essas questões e garantir que os fundos sejam utilizados de forma eficiente e ética. Como sublinhado pela *Transparency International Kenya* (2020), a boa administração, garante estradas bem planeadas e mantidas que impulsionam a economia. Em contrapartida, a corrupção prejudica a qualidade dos projetos devido à atribuição incorreta de fundos e da fraude. Uma supervisão mais rigorosa e a transparência são cruciais para combater o problema. A distribuição equitativa dos recursos entre os condados também é essencial, uma vez que negligenciar as zonas rurais agrava as disparidades (COMISSÃO DE AFETAÇÃO DE RECEITAS, 2020). A participação pública, tal como defendida por Nyanjom (2019), promove a responsabilização e garante que os projetos rodoviários satisfaçam as necessidades locais. Em última análise, são necessárias estratégias robustas de combate à corrupção, incluindo contratos públicos transparentes e aplicação da lei (TRANSPARENCY INTERNATIONAL KENYA, 2020), para construir estradas que beneficiem todos os Quêníanos e promovam um desenvolvimento justo.



Impacto multifacetado da reparação e manutenção de estradas nos ecossistemas da sociedade: mobilidade, segurança e economia

Está provado que o impacto das infraestruturas na sociedade é multifacetado. O efeito é uma teia, o que significa que o desenvolvimento das infraestruturas está ligado ao ecossistema de desenvolvimento. Por exemplo, Jordan *et al.* (2023) descobriram que estradas bem conservadas aumentam as oportunidades econômicas ao reduzirem os custos de transporte para as empresas, melhorando, em última análise, a rentabilidade global. Isso ocorre porque as redes rodoviárias eficientes estão diretamente relacionadas à redução das despesas operacionais das empresas. Nyanjom (2019) explica que, quando as estradas estão em boas condições, as empresas têm custos de transporte mais baixos devido à redução do desgaste dos veículos, tempos de viagem mais rápidos e logística melhorada. Da mesma forma, Ali *et al.* (2023) confirmam que boas infraestruturas atraem novas empresas e investimentos, levando à criação de emprego e ao crescimento econômico. Isso alinha-se com a afirmação de Kalinzi *et al.* (2022) de que uma infraestrutura robusta atua como um catalisador para o desenvolvimento econômico. No entanto, Cook *et al.* (2024) argumentam que o enfoque exclusivo na qualidade das estradas negligencia outros fatores econômicos, tais como a disponibilidade de mão de obra, a procura do mercado e as políticas regulamentares, mas isso não anula o fato de que as infraestruturas rodoviárias contribuem para o desenvolvimento, insinuando que o desenvolvimento depende de um grupo de fatores.

Além disso, Edmonds (2022) sublinhou que estradas sem buracos reduzem os acidentes causados por riscos nas estradas, resultando em menos ferimentos e mortes. O autor explica ainda que estradas mais suaves melhoram o bem-estar geral, proporcionando condições de condução mais seguras. Num sentimento semelhante, Storeygard (2019) acrescenta que estradas bem conservadas minimizam o risco de acidentes, melhoram os tempos de resposta a emergências e melhoram a qualidade de vida dos usuários, permitindo-lhes acesso a mercados, educação e serviços de saúde. A OMS (2023) apoia essa ideia, salientando a importância de estradas mais suaves na redução do tempo de deslocação dos usuários. Assim, essa ideia alinha-se com o conceito de que uma infraestrutura segura contribui para o bem-estar da sociedade.

Efeitos dos buracos na taxa de mobilidade

De acordo com Alessandretti e Lehmann (2020), os transportes e a mobilidade representam uma das atividades humanas mais vitais em nível mundial. Em conjunto, se apresentam como componentes fundamentais das economias dos países, ao desempenhar um papel importante na ligação entre regiões e atividades econômicas, entre as pessoas e o resto do mundo (VERLINGHIERI; SCHWANEN, 2020). O transporte rodoviário representa cerca de 90% dos serviços nacionais de transporte de passageiros e de mercadorias e permite o acesso às zonas rurais, onde se encontra a maioria da população economicamente ativa. As motocicletas que operam no setor dos transportes na África e no Quênia em geral, constituem um rendimento atrativo para as famílias, uma vez que proporcionam uma mobilidade porta-a-porta acessível quando as estradas estão congestionadas e o tráfego se torna lento, ao aceleram muito mais do que os automóveis no mesmo tráfego (CROWLEY *et al.*, 2011).

Como já mencionado, os transportes são vitais para promover o crescimento econômico e ligar as pessoas a serviços essenciais, como os cuidados de saúde ou educação (OMS, 2023). Qualquer estrada com buracos provoca impactos econômicos negativos. Os efeitos econômicos totais de estradas em mau estado num país são quantificados pela saúde dos cidadãos, o funcionamento das empresas e a segurança de vidas e propriedades (ENWEREM; ALI, 2016). Um inquérito realizado pelo *Highway Maintenance Efficiency Program of London* (2012) indicou que a reparação de buracos nas estradas, vias de pedestres e ciclovias foi mencionada como muito importante para a mobilidade dos cidadãos.

Mhandu (2015) argumenta que os buracos nas autoestradas do Zimbábue tiveram um efeito negativo na economia do país e causaram congestionamento do tráfego. De acordo com Rowe (2013), no Quênia, as faixas de pedestres irregulares cheias de buracos e lama dificultam bastante as deslocações a pé dos residentes de Nairóbi e das zonas circundantes. Cerca de cinco em cada 10 (46%) residentes de Nairóbi deslocam-se a pé para o trabalho. A maior parte dessas pessoas tem de se desviar diariamente de buracos, poças de lama, montes de terra, lixo e veículos abandonados para chegar ao trabalho e regressar, (NJIRU, 2014). Os condutores de caminhões têm sempre de travar bruscamente na estrada para evitar bater em buracos. Estas frenagens instantâneas aumentaram e contribuíram para mais acidentes fatais devido a colisões. (BRYANT *et al.*, 2016).

Um relatório do *Citizen Digital* (2024) indica que várias ruas da capital do Quênia e algumas zonas residenciais se encontram num estado patético. Os motoristas são forçados a evitar os buracos ou a diminuir a velocidade para reduzir o impacto, daí o congestionamento do tráfego. O mesmo relatório identifica buracos na *Nyangumi Road*, no *Yaya Centre Junction* e na *Uhuru Highway*. Esses buracos não afetam apenas os motoristas, mas também os pedestres, que são obrigados a diminuir os seus movimentos devido às superfícies irregulares (SANTANI *et al.*, 2015). Além disso, os usuários da estrada são correm o risco de serem salpicados por lama ou água suja expelida pelos veículos que passam e que colidem com grandes buracos cheios de água da chuva durante essa estação chuvosa.

Mobilidade e Segurança rodoviária

Wright e Ribbens (2016), na sua pesquisa sobre a ligação entre a criminalidade e a segurança rodoviária, bem como sobre a dependência da atividade criminosa do ambiente rodoviário na África do Sul, constataram que ações criminosas na estrada estavam altamente relacionadas com as más condições das estradas, como os buracos.

Um relatório da Renolith (2024) indica que os acidentes e ferimentos resultantes de buracos constituem um grande risco para a segurança, fazendo com que os motoristas e motociclistas percam o controle dos seus veículos e motocicletas. Essa situação acaba por provocar acidentes, que resultam em ferimentos e mortes. O mesmo relatório acrescenta que o encontro súbito dos condutores com buracos faz com que percam o controle, especialmente quando em alta velocidade, prejudicando negativamente o condutor, os passageiros e os outros usuários da estrada.

No Zimbábue, as estatísticas divulgadas pela polícia em 2016 indicavam que as estradas estavam tornando-se armadilhas mortais, com uma média de 2000 pessoas mortas anualmente (HERALD JOURNAL, 25 de abril de 2016). Embora a polícia do Zimbábue tenha tentado convencer o público de que os acidentes foram resultado de erro humano, o jornal *Zimbabwe Independent* (3 de janeiro de 2017) insistiu que vários acidentes nas autoestradas do Zimbábue foram causados por buracos, uma vez que a maioria das "principais autoestradas do país estão infestadas de buracos". Em Uganda, um relatório da Polícia Metropolitana de Kampala, de abril de 2024, indicou que se registou um aumento impressionante de 30% nos acidentes relacionados com boda-bodas, em

comparação com o mesmo período de 2023. Este fato foi atribuído ao mau estado das estradas, especificamente em relação à presença de muitos buracos.

No Quênia, os condutores de boda boda, ao longo da estrada de Gitanga, entraram em fúria depois de um veículo da Kenya Bus Service (KBS) ter atropelado e matado um deles. O condutor da boda boda estava tentando passar por buracos enquanto fazia uma ultrapassagem quando abalroou o ônibus (TUKO NEWS, julho de 2023). Os buracos são facilmente detectados nas estradas do Quênia, especialmente nas zonas rurais. Os motoristas e os operadores de boda boda devem conduzir com cuidado e estar atentos a potenciais buracos para evitar danificar os seus veículos ou motocicletas e envolver-se num acidente (RAYNOR; MIRZOEV, 2014). Os buracos surgem quando a água penetra nas fissuras da superfície da estrada. Os buracos provocam atrasos no tráfego e acidentes devido à perda de controle por parte dos condutores e levam a acidentes (BABBAR; BEDI, 2023).

Mobilidade e economia

De acordo com Ericksson, Girod, Hull, Newton e Balakrishnan, (2008), a condução sobre buracos provoca sempre danos materiais nos veículos ou lesões corporais no público. Segundo um relatório da Associação Automóvel Canadense (CAA), os buracos aumentam os custos operacionais em 3 mil milhões de dólares por ano. De acordo com Geldenhuys (2021), muitos motoristas afirmam ter perdido muito dinheiro devido aos custos de manutenção dos seus veículos. Os tipos de danos mais comuns relacionados com os buracos nos veículos incluem: problemas de alinhamento, silenciadores e danos nos amortecedores dos chassis, eixos, pneus e aros (MISSISSIPPI MUNICIPAL SERVICE COMPANY, 2017).

Ericsson *et al* (2008) afirmam que, em 2005, o Estado do Michigan recebeu mais de 7.500 queixas relacionadas com buracos apresentadas por automobilistas. Os custos para a economia decorrentes dos buracos são elevados e incluem os custos associados aos usuários das autoestradas e às empresas, que se traduzem no aumento do número de acidentes e na indemnização dos sinistros de seguros (HIGHWAY MAINTENANCE EFFICIENCY PROGRAM OF LONDON, 2012). Os proprietários de veículos e motocicletas que circulam em estradas esburacadas enfrentam custos acrescidos para o consumidor devido à deterioração acelerada do veículo e ao consumo adicional de combustível (ERICKSSON *et al.*, 2008).

Um estudo realizado por Enwerem e Ali (2016) sobre o impacto econômico das más estradas na manutenção de veículos na Nigéria observou que, no país, o setor registava

perdas anuais na manutenção de veículos devido às más estradas. Estima-se que as perdas anuais sejam superiores a 133,8 mil milhões de euros, para além de todas as outras perdas económicas decorrentes das más estradas, como a poluição atmosférica, os atrasos na circulação, os assaltos à mão armada e os acidentes incessantes. Um relatório dos transportadores rodoviários da Zâmbia, realizado em 1992, sobre os efeitos das más condições das estradas nos custos operacionais dos veículos utilizados para entregar produtos no mercado ou trazer produtos de entrada para a produção, indicava que o aumento dos custos operacionais para as empresas zambianas devido a estradas sem manutenção era superior a 14.000 dólares (ZIKHALI, 2017).

Os danos nas estradas, como os buracos, são um problema comum devido a sobrecarga dos veículos na estrada e dependem das condições de tráfego durante a época alta (MAGDI, 2015). De acordo com Sane e Bhandari (2020), as superfícies das estradas desenvolvem fissuras e buracos ao longo do tempo, o que acaba por conduzir à formação de buracos. Os buracos são um fator importante nas redes rodoviárias, sobretudo nos países em desenvolvimento (PENE; KUMAR; WOOD, 2023). Afetam a fluidez do tráfego e causam desconforto. Suhail e Boparai (2020), argumentam que as condições das estradas com buracos são uma causa comum de acidentes num ambiente de tráfego.

A nível mundial, a maioria dos acidentes rodoviários que afetam motocicletas e veículos é causada por complicações relacionadas com buracos. Em 2021, os buracos foram responsáveis por 0,8 % dos acidentes rodoviários, resultando em 1,4 % de vítimas mortais e 0,6 % de feridos. Foi demonstrado que as irregularidades do pavimento rodoviário reduzem a velocidade dos veículos em 55% e aumentam as emissões em 2,49% (ALI; KHAN, *et. al.*, 2023). As motocicletas são muito sensíveis a alterações nas condições da estrada. Os buracos podem desestabilizar uma motocicleta, fazendo com que o condutor perca o controle.

Análise dos resultados: olha o buraco!

A literatura analisada revelou que a influência política tem um impacto significativo na definição de prioridades para o conserto de estradas no Quênia, a partir do momento em que foi detectado que os políticos frequentemente exploram os buracos para obterem ganhos políticos no país. De uma modo geral, os políticos utilizam o conserto nas vias rodoviárias como uma ferramenta estratégica para angariar apoio e aumentar a sua popularidade entre os eleitores. Bore (2014) salientou que o envolvimento dos

políticos locais nas decisões de manutenção das estradas é frequentemente adiado, o que os permite reclamar para si o crédito por quaisquer melhorias subsequentes. Essa tática cria uma percepção de capacidade de resposta e ação mesmo antes das eleições. Macharia *et al.* (2024) descobriram que os políticos dão prioridade à reparação de estradas em regiões politicamente significativas ou alinhadas com o partido no poder, utilizando esses projetos para recompensar apoiadores leais e garantir votos. Ao direcionar recursos para áreas politicamente benéficas, os políticos podem reforçar a sua base política e garantir apoio contínuo. Essa atribuição estratégica de fundos para reparação de estradas é frequentemente feita à custa de áreas com menos ligações políticas, exacerbando as desigualdades regionais e negligenciando necessidades de infraestruturas mais amplas.

Já no que diz respeito à Participação da comunidade em iniciativas de notificação e reparação de buracos o envolvimento da comunidade desempenha um papel crucial nas iniciativas de comunicação e reparação de buracos no Quênia. O *Business Today* (2017) afirmou que os quenianos participam na denúncia de buracos e problemas nas estradas através de aplicativos e *websites* e, dessa maneira, colaboram com as autoridades locais. Esse sistema em rede permite que os membros da comunidade comuniquem a existência de buracos em tempo real, facilitando consertos em tempo hábil e aumentando a transparência ao oferecer um acompanhamento dinâmico do progresso das obras.

Nesse sentido, as redes sociais e o ativismo dos cidadãos também são utilizados para chamar a atenção para questões críticas, garantindo que suas vozes sejam ouvidas, apesar de o estudo desenvolvido por Bore (2014) revelar que a maioria dos entrevistados não se sentia envolvido nas decisões de manutenção das estradas rurais. Tal fato leva o autor a afirmar que, para melhorar a qualidade das estradas e a confiabilidade nos transportes, há necessidade de uma maior participação da comunidade nas fases de planejamento e implementação. Além disso, verificou-se que os residentes também realizaram manifestações nos casos em que os relatórios falharam. Por exemplo, a plantação simulada de árvores nos buracos e a realização de ações de sensibilização. Mesmo nos bairros de luxo foi observado que os residentes com rendimentos mais elevados mobilizavam recursos para reparar e construir suas próprias ruas. Pelo lado do governo, os avanços tecnológicos, como as máquinas de conserto rápido e as soluções inovadoras para os buracos, demonstram o empenho do Quênia em melhorar as infraestruturas rodoviárias através do envolvimento da comunidade.

Entretanto, toda política tem pontos fortes e limitações e no Quênia não é diferente. A Constituição de 2010 alterou significativamente a gestão e o desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias, transferindo certos poderes e responsabilidades para os governos dos condados (KENYA ROADS BOARD, 2021). No entanto, surgem desafios devido aos diferentes níveis de capacidade técnica e administrativa entre os condados, o que faz com que alguns tenham dificuldade em gerir eficazmente as suas redes rodoviárias (BANCO MUNDIAL, 2021). Apesar desses desafios, a descentralização aumentou a participação local no planeamento das infraestruturas e na tomada de decisões, promovendo um sentimento de apropriação e responsabilização entre os residentes (Nyanjom, 2019). No entanto, a corrupção e a má gestão dos fundos no nível do condado seguem sendo uma preocupação, sublinhando a necessidade de reforçar os mecanismos de supervisão e a transparência para garantir uma utilização eficiente e ética dos fundos (TRANSPARENCY INTERNATIONAL KENYA, 2020). Marei (2023) salientou que o suborno se tornou uma norma cultural, enfraquecendo os esforços na melhoria da segurança rodoviária. Além disso, a falta de financiamento constitui um obstáculo significativo, dificultando a detecção e a reparação em tempo hábil de buracos (KOSTER *et al.*, 2016; NJANGU, 2015; NJOROGE, 2013). Wasike (2001) propôs uma taxa de manutenção rodoviária para resolver os problemas de financiamento, enquanto a controversa lei financeira de 2024 incluía uma proposta de taxa sobre os veículos motorizados para a manutenção e construção de estradas.

Além disso, é importante notar que a segurança pública e a qualidade de vida são significativamente influenciadas pelas condições das estradas. Estradas sem buracos reduzem os acidentes causados por perigos rodoviários, levando a menos ferimentos e mortes (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE, 2023). Estradas suaves proporcionam condições de condução mais seguras, particularmente durante condições climáticas adversas, e permitem tempos de resposta mais rápidos para os serviços de emergência, o que é crucial para salvar vidas (BRADSHAW, HARRIET; BROSNAN, 2024). Este estudo está em consonância com resultados anteriores, que demonstram que a melhoria das condições das estradas reduz o tempo de deslocamento entre casa-trabalho, permitindo mais tempo para atividades pessoais e familiares, melhorando assim o bem-estar geral (BHARAT *et al.*, 2023; JEDWAB e Storeygard, 2019; KHOZA, 2020; RIBBERINK e SCHUBERT, 2020). Sobre esse aspecto, deslocamentos mais cotidianos mais tranquilos, com menos horas parados no trânsito, resultam em menos estresse e frustração para os condutores, contribuindo para um incremento na saúde mental. Um melhor acesso a serviços essenciais, como os cuidados de saúde e a educação, beneficia ainda mais

a comunidade (ALI *et al.*, 2023). Essas conclusões realçam o profundo impacto da manutenção rodoviária na segurança pública e na qualidade de vida, enfatizando a necessidade de estratégias de reparação rodoviária consistentes e eficazes.

Considerações finais

O estudo realizado pela Organização Mundial da Saúde – OMS (2023) revelou que a influência política e a corrupção têm um impacto significativo na manutenção de estradas no Quênia. Como já mencionado, o favoritismo étnico e as agendas políticas influenciam fortemente as decisões de investimento rodoviário, com as regiões alinhadas com o partido no poder recebendo mais atenção (BURGESS *et al.*, 2015). Em linha com a OMS, Bore (2014) observa que os políticos locais muitas vezes não têm uma contribuição substancial nas decisões de manutenção de estradas devido ao envolvimento tardio, resultando numa má definição de prioridades. Vayadande *et al.* (2024) salientam o recurso à tecnologia para a comunicação em tempo real sobre os buracos, aumentando a transparência e facilitando as reparações em tempo hábil. Esse contraste entre a manipulação política e as iniciativas orientadas para a comunidade realça a necessidade de abordagens equilibradas que capacitem as comunidades locais, assegurando simultaneamente a responsabilização e a transparência na afetação de recursos.

Os desafios ambientais e sazonais são um fator a mais na realidade complexa das estradas no Quênia e sua manutenção. As estradas em regiões como Garissa e Wajir sofrem graves danos durante a estação das chuvas, tornando-se intransitáveis e perturbando a vida quotidiana (GELDENHUYS, 2021). Os esforços do governo para reabilitar essas vias, incluindo a instalação de estruturas de drenagem, enfrentam desafios significativos. Este estudo apoia as conclusões de Koster *et al.* (2016), que identificaram a falta de financiamento e a detecção em tempo hábil como os principais obstáculos à manutenção eficaz das estradas. Além disso, o impacto da corrupção nos esforços de manutenção de estradas não pode ser exagerado. A deterioração da estrada Kajiado-Mashuru-Isara e os buracos urbanos em Nairóbi sublinham as consequências da má gestão e negligência (ALI *et al.*, 2023).

Os resultados deste estudo revelam que a reparação e manutenção de estradas influenciam significativamente a produtividade econômica. Para os pequenos agricultores, estradas bem conservadas facilitam um melhor acesso aos mercados, reduzem os custos de transporte e aumentam as oportunidades econômicas em geral. Essa

gestão eficiente das infraestruturas é fundamental, uma vez que diminui os custos de transporte para as empresas, reduzindo o desgaste dos veículos e melhorando a eficiência do combustível, aumentando assim a rentabilidade. Além disso, a existência de boas infraestruturas atrai novas empresas e investimentos, o que leva à criação de emprego e ao crescimento econômico. A melhoria das estradas aumenta o acesso aos mercados locais, beneficiando as pequenas empresas e os agricultores locais ao alargar a sua base de clientes e as suas oportunidades de venda. O turismo também se beneficia, uma vez que é mais provável que os turistas visitem zonas com boas infraestruturas rodoviárias, impulsionando a economia local (JORDAN *et al.*, 2023; ALI *et al.*, 2023; CHEN *et al.*, 2020).

Essas conclusões implicam que a abordagem dos desafios multifacetados da manutenção de estradas requer estratégias abrangentes que incorporem a manutenção proativa, o envolvimento da comunidade, medidas anticorrupção robustas e uma gestão eficiente dos recursos. As implicações são claras: uma abordagem holística à manutenção de estradas pode aumentar significativamente a produtividade econômica, a segurança pública e a qualidade de vida, ao mesmo tempo que promove a sustentabilidade ambiental. Como recomendação, se aponta o reforço da transparência e da responsabilidade através de uma supervisão sólida e de sistemas de informação em tempo real para monitorizar os fundos e projetos de manutenção rodoviária, reduzindo a corrupção. É essencial aumentar o envolvimento da comunidade no planeamento rodoviário, utilizando a tecnologia para comunicar em tempo real a existência de buracos para garantir consertos em tempo hábil. É crucial estabelecer estratégias de manutenção proativas, incluindo inspeções regulares e consertos em tempo hábil, com financiamento dedicado à manutenção.

Em resumo, podemos concluir que, no caso do Quênia, a mobilidade, manutenção e segurança nas estradas no país são significativamente afetadas pela falta de definição de uma política prioridades para a reparação da malha viária. O favoritismo étnico e as agendas políticas direcionam os recursos para regiões alinhadas com os partidos no poder, negligenciando frequentemente áreas com menos ligações políticas. O envolvimento da comunidade na denúncia de buracos é crucial, mas subutilizado, mas os avanços tecnológicos nessa área oferecem soluções potencialmente promissoras. No entanto, a corrupção e a incoerência das políticas dificultam a manutenção efetiva das estradas. Uma melhor gestão das infraestruturas pode aumentar a produtividade econômica, a segurança pública, a qualidade de vida e a sustentabilidade ambiental, mas exige estratégias mais abrangentes de investimentos e de vontade pública.

Notas

1 Este artigo é um recorte do projeto de pesquisa *Potholes as friction to smooth mobilities: navigating the politics of repairs, maintenance and safety in Kenya*, desenvolvida pela Prof^a Nyachieo, na Universidade Multimídia do Quênia. Com versão original em inglês, o projeto examina a complexa articulação entre políticas públicas, mobilidade e segurança rodoviária no Quênia.

2 Tradução feita com auxílio de IA.

3 Convém notar que a maior parte dos projetos rodoviários no Quênia está sob a alçada do Governo, através de dois grandes organismos paraestatais, nomeadamente a *Kenya Urban Roads Authority* (KURA) para as estradas urbanas e a *Kenya Rural Roads Authority* (KeRRA) para as estradas rurais (Governo do Quênia, 2021).

Referências

- ALESSANDRETTI, L.; ASLAK, U.; LEHMANN, S. The scales of human mobility. **Nature**, v. 587, n. 7834, p. 402-407, 2020.
- ALI, F.; KHAN, Z. H.; KHATTAK, K. S.; GULLIVER, T. A. Evaluating the effect of road surface potholes using a microscopic traffic model. **Applied Sciences**, v. 13, n. 15, 2023. <https://doi.org/10.3390/app13158677>
- BABBAR, S.; BEDI, J. Real-time traffic, accident, and potholes detection by deep learning techniques: a modern approach for traffic management. **Neural Computing and Applications**, v. 35, n. 26, p. 19465-19479, 2023.
- BHARAT, R.; IKOTUN, A. M.; EZUGWU, A. E.; ABUALIGAH, L.; SHEHAB, M.; ZITAR, R. A. A real-time automatic pothole detection system using convolution neural networks. **Applied and Computational Engineering**, v. 6, n. 1, p. 750-757, 2023. <https://doi.org/10.54254/2755-2721/6/20230948>
- BORE, M. **Influence of road maintenance on economic development of rural areas: a case of Moiben constituency, Uasin Gishu county, Kenya**. Tese (doutorado) - University of Nairobi, 2014. <http://erepository.uonbi.ac.ke/handle/11295/74159>
- BRADSHAW, H.; BROSANAN. Pothole reports hit a five-year high in 2023. BBC News, Londres, 15 de jan. 2024. <https://www.bbc.com/news/science-environment-67957584>
- BURGESS, R., JEDWAB, R., MIGUEL, E., & MORJARIA, A. **Our turn to eat: The political economy of roads in Kenya**. Manuscript, London, UK: London School of Economics and Political Science, 2010. <https://www.roadsforwater.org/wp-content/uploads/2013/10/our-turn-to-eat-political-economy-of-road-construction-in-Kenya.pdf>
- BURGESS, R.; JEDWAB, R.; MIGUEL, E.; MORJARIA, A.; PADRÓ I MIQUEL, G. The Value of Democracy: Evidence from Road Building in Kenya. **American Economic Review**, 105(6), 2015. p.1817-1851. <https://doi.org/10.1257/aer.20131031>
- BUSINESS TODAY. Nairobi to get machine that fixes potholes in 5 mins-**Business Today Kenya**. 2017. <https://businesstoday.co.ke/nairobi-get-machine-fixes-potholes-5-mins/>
- CHEN, H.; YAO, M.; GU, Q. Pothole detection using location-aware convolutional neural networks. **International Journal of Machine Learning and Cybernetics**, v. 11, n. 4, p. 899-911, 2020. DOI: 10.1007/s13042-020-01078-7
- COOK, S. J.; ZUHLKE, S.; SAYWITZ, R. Potholes, 311 reports, and a theory of he-

terogeneous resident demand for city services. **Policy Studies Journal**, 2024. DOI: <https://doi.org/10.1111/psj.12540>

EDMONDS, E. AAA: Potholes Pack a Punch as Drivers Pay \$26.5 Billion in Related Vehicle Repairs. **AAA Newsroom**. 2022. <https://newsroom.aaa.com/2022/03/aaa-potholes-pack-a-punch-as-drivers-pay-26-5-billion-in-related-vehicle-repairs/>

GELDENHUYS, K. Potholes causing physical & financial pain. **Servamus Community-Based Safety and Security Magazine**, 114(4), 2021. p.18-21.

JEDWAB, R., & STOREYGARD, A. Economic and Political Factors in Infrastructure Investment: Evidence from Railroads and Roads in Africa 1960-2015. **Economic History of Developing Regions**, 34(2), 2019. p.156-208. <https://doi.org/10.1080/20780389.2019.1627190>

JORDAN, D. A.; PAINE, S.; MISHRA, A. K.; PIDANIC, J. Road to Repair (R2R): An Afrocentric Sensor-Based Solution to Enhanced Road Maintenance. **IEEE Access**, v. 11, p. 6010-6017, 2023. DOI: <https://doi.org/10.1109/ACCESS.2023.3236401>

KALINZI, C.; MPEERA NTAYI, J.; KABAGAMBE, L. B.; MUHWEZI, M.; MUNENE, J. K. Exploring the quantification and measurement of public procurement performance expectations gap in community roadworks in Uganda: Evidence from comprehensive survey. **Journal of Public Procurement**, v. 22, n. 2, p. 180-203, 2022. DOI: <https://doi.org/10.1108/JOPP-06-2020-0051>

KATUNZE, M. N. **How do contracting, co-production and politics affect road maintenance efficiency: The case of Uganda**. Tese (Doutorado), Lingnan University, 2021. <https://commons.ln.edu.hk/otd/131/>

KHOZA, S. C. **Assessment of factors and maintenance strategies related to recurring potholes in Bloemfontein roads**. Dissertação (Mestrado), Central University of Technology, 2020. <http://ir.cut.ac.za/handle/11462/2347>

KINARO, E. N. **Factors influencing implementation of major road infrastructure projects in Kenya: A case of the southern bypass project, Kenya**. Tese (Doutorado) University of Nairobi, 2015. <http://erepository.uonbi.ac.ke/handle/11295/90103>

LABORDA, L.; SOTELSEK, D. Effects of Road Infrastructure on Employment, Productivity and Growth: An Empirical Analysis at Country Level. **Journal of Infrastructure Development**, v. 11, n. 1-2, p. 81-120, 2019. DOI: <https://doi.org/10.1177/0974930619879573>

LARCINESE, V.; RIZZO, L.; TESTA, C. Allocating the U.S. Federal Budget to the States: The Impact of the President. **The Journal of Politics**, v. 68, n. 2, p. 447-456, 2006. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-2508.2006.00419.x>

MACHARIA, P. G.; OSANO, S. N.; MWEA, S. K. Evaluation of Roads 2000 Program in Kenya. **Africa Habitat Review**, v. 19, n. 1, p. 2743-2754, 2024.

MANYARA, C. Combating Road Traffic Accidents in Kenya: A Challenge for Emerging Economy. In: KOSTER, M. M.; KITHINJI, M. M.; ROTICH, J. P. (Eds.). **Kenya After 50**. New York: Palgrave Macmillan US, 2016. DOI: <https://doi.org/10.1057/9781137574633>

MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (MORTH). Roads Accidents in India 2021. **Ministry of Road Transport and Highways**, 2022. https://morth.nic.in/sites/default/files/RA_2021_Compressed.pdf

NJAGI, A. M.; OBEBO, F. Effects of Road Improvement on Road User Costs and Safety of Road Users: The Case of Outer Ring Road, Nairobi, Kenya. **The Journal of Transportation Economics**, v. 7, n. 1, 2023. <https://edithcowan-journal.org/journals/index.php/the-Journal-of-transportation-ec/article/view/66>

NJANGU, J. T. **Factors influencing maintenance of rural roads network in Igembe South sub county, Meru county Kenya**. Tese (Doutorado), University of Nairobi,

2015. <http://erepository.uonbi.ac.ke/handle/11295/92900>

NJOROGE, S. G. **Implementation Strategies Adopted by Public Roads Agencies for Enhancing Durability of Road Networks in Kenya**. Tese (Doutorado) PhD Thesis, University of Nairobi, 2013. <http://erepository.uonbi.ac.ke/handle/11295/58513>

PENE, R.; KUMAR, R.; WOOD, D. A Robust Solution for Pothole Detection and Mapping in Developing Countries. In: **International Conference on Sustainable and Innovative Solutions for Current Challenges in Engineering & Technology**, Singapore: Springer Nature Singapore, 2023. p. 149-161.

RAYNOR, N. J.; MIRZOEVI, T. Understanding road safety in Kenya: Views of matatu drivers. **International Health**, v. 6, n. 3, p. 242-248, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1093/inthealth/ihu034>

RIBBERINK, N.; SCHUBERT, L. Infrastructure Investment and Development Alongside the Belt and Road Initiative. In: HEIM, I. (Ed.). **Kazakhstan's Diversification from the Natural Resources Sector: Strategic and Economic Opportunities**. Cham: Springer International Publishing, 2020. p. 85-109. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-37389-4_4

SANE, K.; THAKKAR, M. G.; CHAUHAN, G.; AIYAR, D.; BHANDARI, S. Formation of potholes associated with bedrock gorges on Mesozoic sandstone of Khari River, Kachchh Mainland, Western India. **Open Journal of Geology**, v. 10, n. 2, p. 171-186, 2020.

SHELTON, S. J. Sustainable streets or more potholes: Developing the City of West Sacramento's street rehabilitation strategy. Tese (Doutorado), California State University, Sacramento, 2011. https://scholars.csus.edu/view/pdfCoverPage?instCode=01CALS_USL&filePid=13232683940001671&download=true

SINGH, S.; CHHABRA, R.; GILL, R. An Empirical Review of Potholes Classification Using Road Images. In: **Manufacturing Te-**

chnologies and Production Systems. Boca Raton: CRC Press, 2023.

SUHAIL, R.; BOPARAI, H.; AHMED, F. Automated Sensor based Pothole Detection System for Preventing Unfortunate Causality. **International Journal of Engineering Research and**, v. 9, 2020.

VAYADANDE, K.; KOTHARI, V.; YARGOP, R.; PATIL, V.; YANPALLEWAR, S.; ZADE, T. UNFAZEDROADS: Pothole Management System. In: NAYAK, R.; MITTAL, N.; KUMAR, M.; POLKOWSKI, Z.; KHUNTETA, A. (Eds.). **Recent Advancements in Artificial Intelligence**. Singapore: Springer Nature, 2024. p. 19-29. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-97-1111-6_2

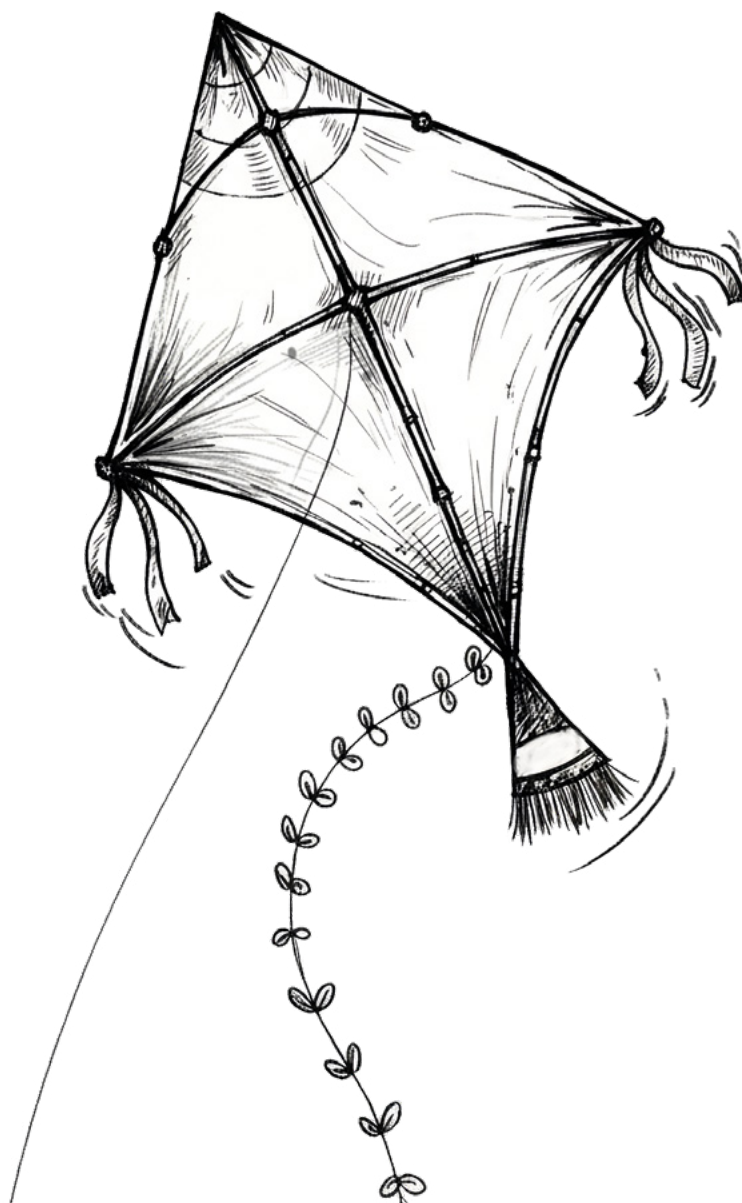
VERLINGHIERI, E.; SCHWANEN, T. Transport and mobility justice: Evolving discussions. **Journal of Transport Geography**, v. 87, p. 102798, 2020.

WASIKE, W. S. Road infrastructure policies in Kenya: Historical trends and current challenges. **Kenya Institute for Public Policy Research and Analysis**, 2001. <https://www.academia.edu/download/80457898/PNADS064.pdf>

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Global status report on road safety 2023. **World Health Organization**, 2023. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>

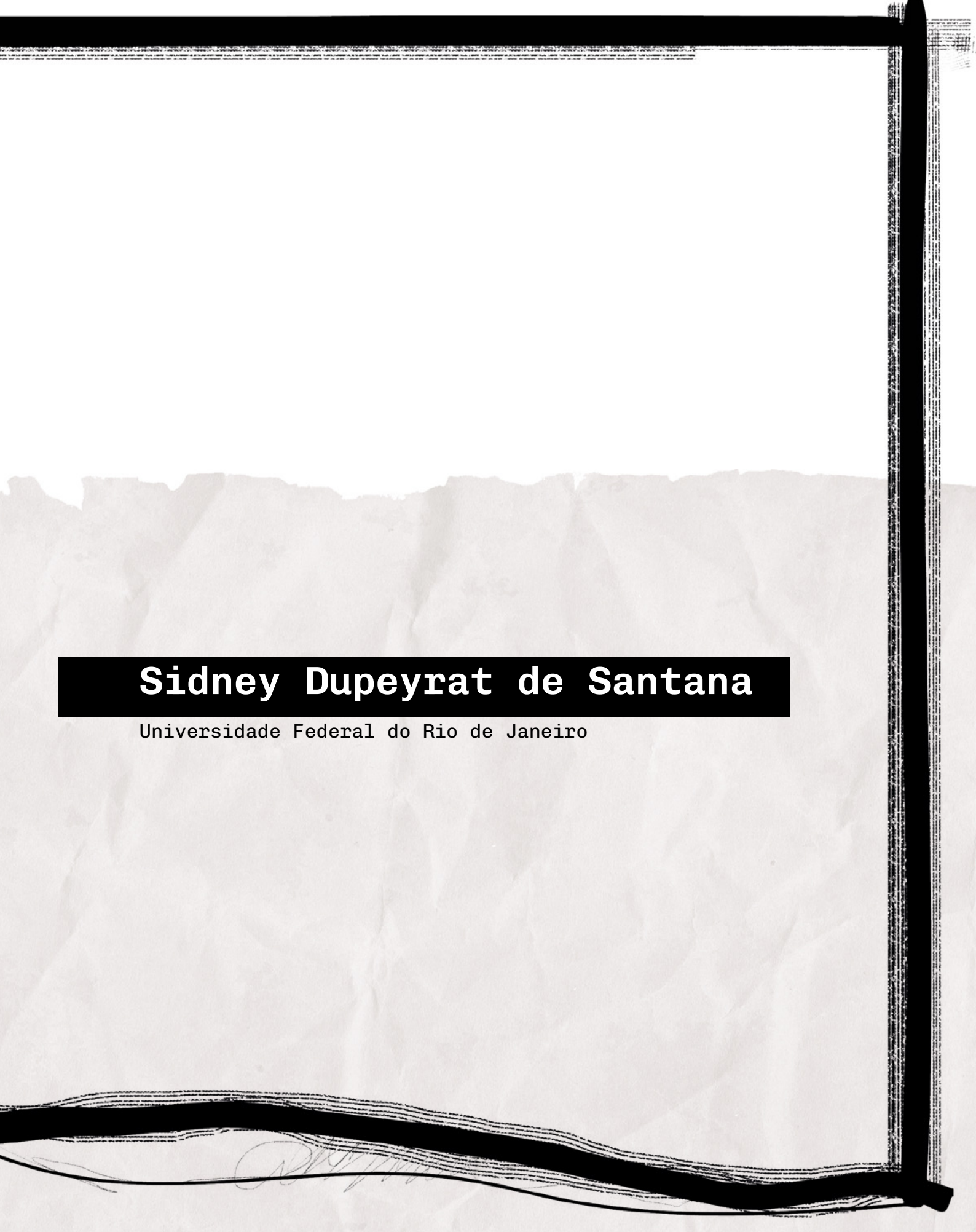
YUDONO, A.; ISTAMAR, A. Citizen Potholes e-Report System as a Step to Use Big Data in Planning Smart Cities in Malang City, Indonesia. In: UJANG, N.; FUKUDA, T.; PISELLO, A. L.; VUKADINOVIĆ, D. (Eds.). **Resilient and Responsible Smart Cities**. Cham: Springer International Publishing, 2021. p. 139-151. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-63567-1_13

ZIKHALI, W. Potholes in Zimbabwe: A hindrance to economic development. **European Journal of Research in Social Sciences**, v. 5, n. 2, 2017. <https://www.academia.edu/download/56680918/Full-Paper-POTHOLE-INS-ZIMBABWE-A-HINDRANCE-TO-ECONOMIC-DEVELOPMENT5.pdf>



Breve panorama da produção científica sobre fluxos migratórios Brasil-Chile:

levantamento temático e analítico



Sidney Dupeyrat de Santana

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Breve panorama da produção científica sobre fluxos migratórios Brasil-Chile: levantamento temático e analítico

Resumo

A migração regional vem conquistando cada vez mais espaço na comunidade científica brasileira. A tendência histórica de priorizar as análises sobre a imigração europeia, asiática e árabe ou a emigração de brasileiros, principalmente para os Estados Unidos e a Europa Ocidental, está sendo modificada com uma maior quantidade de produções que abordam as migrações Sul-Sul, refletindo o crescimento desses fluxos migratórios no mundo, na região e no Brasil. Nesse contexto, são analisadas, a partir de distintas perspectivas, a imigração de sul-americanos para o Brasil e a de brasileiros para os países vizinhos. Neste trabalho, pretendemos examinar a produção científica no Brasil sobre os fluxos migratórios entre o Brasil e o Chile; buscando levantar os temas, conceitos e as formas de análise mais trabalhadas.

Palavras-chave: migração, migração sul-sul, América do Sul, Brasil, Chile.

Breve panorama de la producción científica sobre los flujos migratorios Brasil-Chile: estudio temático y analítico

Resumen

La migración regional viene ganando cada vez más espacio en la comunidad científica brasileña. La tendencia histórica a priorizar los análisis de la inmigración europea, asiática y árabe o de la emigración de brasileños, principalmente a Estados Unidos y Europa Occidental, se está modificando con un mayor número de producciones que abordan las migraciones Sur-Sur, reflejando el crecimiento de estos flujos migratorios en el mundo, en la región y en Brasil. En este contexto, se analizan desde diferentes perspectivas la inmigración de sudamericanos a Brasil y la de brasileños a países vecinos. En este trabajo pretendemos examinar la producción científica en Brasil sobre los flujos migratorios entre Brasil y Chile; buscando plantear los temas, conceptos y formas de análisis más utilizados.

Palabras clave: migración, migración sur-sur, América del Sur, Brasil, Chile.

Brief overview of scientific production on Brazil-Chile migration flows: thematic and analytical survey

Abstract

Regional migration has been gaining increasing attention in the Brazilian scientific community. The historical tendency to prioritize analyses of European, Asian and Arab immigration or Brazilian emigration, mainly to the United States and Western Europe, is being modified by a greater number of studies addressing South-South migration, reflecting the growth of these migratory flows in the world, in the region and in Brazil. In this context, the immigration of South Americans to Brazil and of Brazilians to neighboring countries are analyzed from different perspectives. In this work, we intend to examine the scientific production in Brazil on migratory flows between Brazil and Chile, seeking to identify the most widely used themes, concepts and forms of analysis.

Keywords: migration, south-south migration, South America, Brazil, Chile.



Introdução

Sim, sim, por mais machucado que
a gente possa estar, sempre

é possível encontrar
contemporâneos em qualquer lugar
do tempo e compatriotas em
qualquer lugar do mundo. E sempre
que isso acontece, e enquanto
isso dura, a gente tem a sorte
de sentir que é algo na infinita
solidão do universo: alguma coisa
a mais que uma ridícula partícula
de pó, alguma coisa além de um
momentinho fugaz.

Eduardo Galeano,
em *O Livro dos Abraços*, 2011, p. 243

O Brasil é o maior país da América do Sul e, com uma área total de 8.516.000 km², ocupa praticamente a metade da extensão territorial do subcontinente, que é de 17.840.000 km². Essa divisão é fruto do Tratado de Tordesilhas, firmado em 1494 entre Portugal e Espanha, duas das maiores potências do mundo à época; que dividiram a América do Sul entre os dois reinos. Posteriormente, a parte portuguesa se transformou no que hoje é o Brasil, e a região de domínio espanhol acabou sendo desmembrada em diversos Estados.

O país sempre possuiu uma forte relação de intercâmbio com os vizinhos. Com seu imenso território, faz fronteira com 10 dos 12 Estados vizinhos - somente o Chile e o Equador não têm regiões fronteiriças com o

LAJE

v.4 n.1
p. 284-301
2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70765

território brasileiro. A migração entre os países da América do Sul sempre foi marcante, principalmente nas regiões de fronteira; e nas últimas décadas esses fluxos migratórios têm crescido com o endurecimento das políticas migratórias no Norte global e as crises políticas e econômicas que afetam diversos Estados e, conseqüentemente, suas populações (CAVALCANTI, OLIVEIRA e SILVA, 2021).

O Brasil, que experimentou a colonização portuguesa, e o Chile, que vivenciou a colonização da Espanha; são distintos geograficamente. Enquanto o Brasil é vasto de norte a sul e de leste a oeste, e por isso divide fronteiras com a imensa maioria dos países da região; o Chile é extenso de norte a sul, mas é muito estreito de leste a oeste, e assim faz fronteira com somente três Estados, nenhum deles sendo o Brasil. Mas isso não impossibilitou que existisse ao longo da história um marcante fluxo de pessoas entre os dois países, que foi e continua sendo abordado pela academia.

O objetivo deste trabalho é realizar um "estado da arte" das pesquisas sobre os fluxos migratórios entre o Brasil e o Chile. Buscando evitar o nacionalismo metodológico (FELDMAN-BIANCO e GLICK SCHILLER, 2011) entendemos que o conhecimento produzido a partir de uma realidade específica pode ajudar a compreender de forma mais abrangente a questão da migração regional na América do Sul e outras migrações regionais e Sul-Sul. Da mesma forma, comparar esse fluxo migratório com a migração entre o Brasil e outros países vizinhos pode auxiliar a confirmar problemas similares e a encontrar diferenças importantes. Com o artigo, pretendemos reconhecer as pesquisas já realizadas sobre o tema por distintos acadêmicos brasileiros e estrangeiros; conhecendo assim o status atual do conhecimento científico sobre o objeto em questão.

Metodologia

Através de uma pesquisa bibliográfica, foi feito um levantamento de teses, dissertações, livros, periódicos, artigos científicos, ensaios críticos e demais "fontes secundárias", isto é, "que foram trabalhadas por outros estudiosos e, por isso, já são de domínio científico" (SÁ-SILVA, ALMEIDA E GUINDANI, 2009, p. 6). Como o objetivo foi analisar a produção acadêmica, não foi feita uma pesquisa documental com artigos da imprensa, filmes, fotografias e etc.

As buscas pelos documentos foram feitas em distintas fontes: base de dados Scopus, base de periódicos da Capes, catálogo de teses e dissertações da Capes, Base

Minerva da UFRJ e a biblioteca online do Museu da Imigração de São Paulo. As pesquisas foram feitas através das palavras-chave "Brasil", "Chile", "migração", "imigração", "emigração", "comunidade migratória", "chilenos", "brasileiros", "chilenas", "brasileiras" e "migrantes", e através de diferentes operadores booleanos foram feitas distintas combinações para encontrar os trabalhos que abordassem os fluxos migratórios entre os dois países sul-americanos.

É importante lembrar que não temos a garantia de que cobrimos a totalidade da produção científica sobre a temática. Assim, se alguma produção acadêmica produzida antes deste trabalho ficou de fora do levantamento, não foi algo intencional, e se deu pelo fato de não termos encontrado em nossas buscas. Outras três produções, geralmente mais antigas, foram localizadas nas procuras, mas como não conseguimos acesso aos materiais, ficaram de fora da análise qualitativa.

Na investigação sobre as fontes secundárias, levamos em consideração os tipos de produção, as disciplinas de estudo, os temas abordados, as metodologias utilizadas e os principais conceitos empregados.

Levantamento: uniformidades e diversidades

Na investigação, encontramos dezoito trabalhos que, de distintas formas, abordam fluxos migratórios que envolvem brasileiros e chilenos. Foram localizadas duas teses de doutorado, seis dissertações de mestrado, dois livros e oito artigos científicos. A imensa maioria - quinze - discute a migração chilena no Brasil, enquanto três trabalhos abordam a migração brasileira no Chile. Dezesete produções foram realizadas a partir de pesquisas realizadas no Brasil, enquanto uma foi feita no Chile, mais especificamente na Universidad Santiago de Chile (NORAMBUENA, PALOMERA e LOPEZ, 2008).

Em relação ao ano de realização, a grande maioria dos trabalhos é recente, com dez investigações tendo sido produzidas na segunda década dos anos 2000 e três no início dos anos 2020, em 2022 e 2023. As outras três foram feitas na primeira década dos anos 2000 e nos anos de 1990, com a mais antiga sendo de 1994.

Observamos uma predominância de publicações realizadas por investigadores de universidades de São Paulo, com dez trabalhos - duas autoras, Vanessa Paola Rojas

Fernandez e Veronica P. Aravena Cortes, publicaram mais de uma vez. Além de São Paulo, encontramos publicações de acadêmicos de universidades do Paraná, Brasília, Rio Grande do Sul, Goiás e Rio de Janeiro; além da universidade chilena já citada. O norte e o nordeste brasileiros, portanto, não estão representados.

Sobre as disciplinas de estudo das produções sobre a migração entre o Brasil e o Chile, observamos uma forte predominância da História. A História Social conta com quatro publicações, enquanto a História computa três. As Ciências Sociais, com três produções, e a Sociologia e a Psicossociologia, com duas cada, também aparecem com destaque. Completa a lista a Memória Social, com uma dissertação, e a Comunicação Social, com um artigo.

Entre as produções localizadas, encontramos uma maior parte de trabalhos que tratam especificamente da migração entre nacionais dos dois países. No entanto, duas produções incluem essas migrações dentro de um contexto mais amplo. René Alfonso Castro Berardi (2014), em sua tese de doutorado, investiga a história e a integração de imigrantes sul-americanos, incluindo os chilenos, mas não somente eles; na cidade de Curitiba entre os anos de 1980 e 2011. Já Teresa Cristina Schneider Marques (2017) pesquisa sobre os brasileiros de esquerda que, no contexto da ditadura militar nos anos 60 e 70, se refugiaram no Chile e na França.

Em relação aos temas dos trabalhos científicos, um dos mais presentes nas produções encontradas é a construção da identidade de grupo. A produção da identidade nacional ou migrante é investigada por Vanessa Fernandez (2011a, 2013), que em sua dissertação de mestrado e no livro decorrente desse trabalho, pensa sobre a formação da identidade nacional chilena entre os migrantes chilenos no Brasil e mais especificamente em Campinas, onde ela desenvolveu sua investigação. Baseada em sua própria história pessoal de brasileira filha de pai e mãe chilenos, e acostumada desde sempre a viver entre esses dois mundos, ela pesquisou como a experiência migratória para o Brasil transformou o *self* desses indivíduos, que experimentaram um estranhamento inicial com alguns hábitos brasileiros, mas que depois se viram assumindo padrões culturais brasileiros ao mesmo tempo em que mantinham hábitos do país de origem. Verónica Cortes (2006) também pesquisa a identidade chilena construída a partir dos símbolos identitários desenvolvidos em duas grandes obras da literatura do país ("La Araucana", de Alonso de Ercilla e "Martin Rivas", de Blest Gana); e em como ela é questionada e renegociada pelos chilenos que tiveram a experiência intercultural da migração e assim, a partir do contato com o "outro", passaram a enfrentar questionamentos em relação ao

país de origem: "Nosotros somos quisquillosos, peleadores, somos clasistas en Chile... miramos en menos a las personas y uno se abre aquí en Brasil. La gran herencia que Brasil me ha dado es ponerme menos preconceptuoso" (CORTES, 2006, p. 7). Já Mónica Yokohama (2015), ao investigar as comemorações pela festa da Virgen del Carmen na comunidade chilena de São Paulo, relaciona a formação identitária com outro elemento cultural importante: a religião. Mariela Gonzalez (2016) é mais uma pesquisadora que aborda a questão identitária, a partir da formação de uma identidade transcultural entre os migrantes chilenos em território brasileiro, enquanto De Lemos Urtubia (2022) investiga as memórias em performances identitárias da comunidade chilena e Sidney Santana (2023) trabalha com a formação da identidade intercultural de migrantes chilenos e descendentes de primeira geração. Por último, Verónica Cortes e Oriana Maculet (2010) trabalham a relação da memória com a construção identitária entre mulheres migrantes maduras.

A vinculação da migração com a política e o asilo e o refúgio também é trabalhada por distintos pesquisadores. Teresa Marques e Carmen Norambuena, Adriana Palomera e Ana Lopez (2018) investigam os fluxos migratórios envolvendo o Brasil e o Chile no contexto das ditaduras militares dos anos 60 e 70. Outra temática importante que surge é a questão da integração dos estrangeiros no Brasil, com as pesquisas de René Berardi e Vanessa Fernandez (2011b). A emigração brasileira é trabalhada por Iuri de Lima (2017), enquanto o cinema como ferramenta de integração dos migrantes e divulgação de sua cultura é abordada por Francisco Biagetti (2013). Dupeyrat e ElHajji (2023), por sua vez, procuram situar o fluxo migratório entre os dois países no contexto geral das migrações Sul-Sul próprias do subcontinente, analisando a coletividade chilena no país a partir de seus modos de organização, redes associativas e práticas culturais e midiáticas.

As pesquisas encontradas também utilizam distintas técnicas metodológicas. A história oral de vida surge como uma metodologia de destaque nas pesquisas de Fernandez (2010, 2011a, 2011b e 2013), Yokohama (2015), Cortes e Maculet (2010) e Santana (2023). Fazendo uso de procedimentos de registro de história oral, os autores constroem, junto aos colaboradores, entrevistas semiabertas que dão destaque às subjetividades pessoais durante o processo de coleta de informações. A observação de campo foi utilizada por Yokohama para pesquisar a organização e realização da Fiesta de la Virgen del Carmen; de Lima, para investigar a rotina dos brasileiros residentes de Santiago do Chile; e Biagetti, na análise dos eventos cinematográficos em Goiás. De Lemos Urtubia, por sua vez, fez farto uso de pesquisa documental com fotografias. Também merece menção o uso do questionário por parte de Berardi, bem como de

um modelo analítico inspirado no modelo EFFNATIS para analisar as respostas dos questionários e medir o "índice de felicidade" dos migrantes residentes em Curitiba. A pesquisa bibliográfica também foi um importante instrumento de coleta de dados e foi largamente utilizada nos trabalhos encontrados, como no artigo de Dupeyrat e ElHajji; que utilizaram dela para contextualizar quantitativamente a migração chilena no Brasil em relação às demais migrações sul-americanas no país.

Diversas teorias, conceitos e autores foram trabalhados nas produções científicas mencionadas. A partir de Abdelmalek Sayad (1998), Fernandez discorre sobre os paradoxos da alteridade e a dupla contradição do fenômeno migratório. A autora também trabalha com o conceito de memória coletiva de Maurice Halbwachs (1990) e com a noção da memória como processo de identificação de um grupo, com base em Michael Pollak (1992). A pesquisadora da USP ainda reflete sobre as identidades fragmentadas e a época líquido-moderna, a partir dos autores Stuart Hall (2010) e Zygmunt Bauman (2005). A questão identitária é ainda trabalhada por Gonzalez com base em outros autores, como Denise Jodelet (1993) e o conceito de "alteridade de dentro", as dimensões da construção identitária desenvolvidas por Boaventura de Sousa Santos (1993), a noção de "comunidade de iguais", de Maura Vêras (2003) e o conceito de "identidade transcultural", de Tzvetan Todorov (1999). Já Iuri de Lima lida com o tema migratório e sua relação com as metrópoles, com o suporte da teoria do transnacionalismo de Nina Glick-Schiller (2011) e o conceito de cidades globais de Saskia Sassen (1998). Berardi discorre sobre a integração dos migrantes na sociedade de acolhimento a partir de distintas teorias migratórias desenvolvidas ao longo do tempo: a teoria da assimilação, de Robert Park (1950), a relação da etnicidade com a assimilação, discutida por Milton M. Gordon (1964), o integracionismo de Dominique Schnapper (2007) e a perspectiva multiculturalista de Abdelmalek Sayad (1998). A relação dos fluxos migratórios com o contexto político é trabalhada por Marques baseada na Teoria do Confronto Político, de Doug Mcadam (2003) e outros autores e no conceito de "repertório", desenvolvido por Sidney Tarrow (2005). Já Norambuena, Palomera e Lopez abordam a questão do refúgio e do asilo a partir do conceito de "duplo refúgio", desenvolvido pelas próprias autoras a partir da concepção de "dupla ausência" de Sayad (1998). De Lemos Urtubia, por sua vez, lida principalmente com a seletividade e os silêncios na produção de memória, teorizados por Michael Pollak (1992). Por último, Santana desenvolve sua pesquisa baseado principalmente nas noções de fluidez da identidade cultural na pós-modernidade de Hall (2010) e no conceito de memória coletiva de Halbwachs (1990), ressaltando os aspectos subjetivos do fenômeno migratório.

Na tabela 1, segue um resumo dos trabalhos citados, com os principais conceitos utilizados.

Tabela 1 - Lista das produções científicas sobre o fluxo migratório Brasil - Chile

Título	Nome	Ano	Abordagem conceitual
Dilemas de construção de identidade migrante: história oral de vida de Chilenos em Campinas.	Vanessa Fernandez	2011	Dissertação
A fé cruza as montanhas: a festa da "Virgen del Carmen" nas voces dos imigrantes chilenos na cidade de São Paulo.	Mónica Yokohama	2015	Dissertação
Trajetória e integração de imigrantes sul-americanos no Paraná: o caso dos argentinos, chilenos, paraguaios e uruguaios, 1980-2011.	René Berardi	2014	Tese
História oral de vida de emigrantes chilenos e sua presença no Brasil.	Vanessa Fernandez	2010	Artigo
Fronteira: a construção da identidade transcultural dos imigrantes chilenos no Brasil.	Mariela E. Toro González	2016	Artigo
Cine imigração: chilenos em Goiânia, uma forma de traspasar as fronteiras através do cinema.	Francisco Javier Lillo Biagetti	2013	Artigo
Chilenos no Brasil: dilemas da imigração e e sugestões de políticas públicas a partir da História Oral.	Vanessa Fernández	2011	Artigo

Brasileños en Chile durante la dictadura militar: Doble refugio 1973-75.	Carmen Norambuena, Adriana Palomera e Ana Lopez	2018	Artigo
Memória Social: chilena tú eres parte, no te quedes aparte.	Veronica P. Aravena Cortes e Oriana Jara Maculet	2010	Livro
Dilemas de construção de identidade migrante: história oral de vida de Chilenos em Campinas.	Vanessa Fernández	2013	Livro
Identidade étnica e aculturação do emigrante chileno residente na "Grae São Paulo", que emigrou após o Golpe Militar de 1973	Tito Arturo Monardez	1994	Dissertação
Chilenos em São Paulo: A Trajetória de uma imigração	Veronica Aravena Cortes	2000	Tese
A cueca caiu no samba: Memória, diáspora e práticas culturais dos chilenos no Rio de Janeiro e em São Paulo	Maria de la Merced de Lemos Mendes	2022	Dissertação
Vidas e Memórias que atravessam o continente: a construção identitária intercultural dos migrantes chilenos e descendentes no Rio de Janeiro	Sidney Dupeyrat de Santana	2023	Dissertação
Do Pacífico ao Atlântico: a presença chilena no Brasil, no contexto migratório intrarregional sul-americano	Sidney Dupeyrat de Santana e Mohammed ElHajji	2023	Artigo

Considerações finais

Com o presente trabalho, buscamos construir um breve panorama sobre a produção científica em relação aos fluxos migratórios que envolvem o Brasil e o Chile. Vimos que existe uma importante diversidade de temas e formas de abordagem construídas até aqui pelos acadêmicos que se debruçaram sobre o assunto.

Entre os trabalhos encontrados, observamos uma clara predominância de estudos sobre a imigração chilena na região de São Paulo - refletindo a grande concentração da comunidade chilena no Brasil no estado paulista (CORTES, 2006, p. 2). São os casos das produções de Vanessa Fernandez, Mónica Yokohama, Verónica Cortes, Mariela González e Verónica Aravena e Oriana Maculet. Somente Paraná, com René Berardi; Goiás, com Francisco Biagetti e Rio de Janeiro, com De Lemos Urtubia e Sidney Santana, também estão contemplados. Para trabalhos futuros, poderia ser interessante o foco em outras regiões do Brasil que também possuem presença relevante de imigrantes chilenos, como por exemplo o Rio Grande do Sul. Se a migração é um fenômeno complexo, um "fato social total" (SAYAD, 1998, p.16), a experiência migratória poderá ser muito diferente de acordo com o local em que os estrangeiros se estabelecem.

É preciso ainda ressaltar que a maior parte das produções abordam fluxos migratórios que se deram no contexto das ditaduras militares na América do Sul que existiram entre os anos 60 e 80 do século XX. São esses os casos dos textos de Fernandez, Gonzalez, Aravena e Maculet, Marques, Norambuena, Palomera e Lopez e De Lemos Urtubia. Cortes e Biagetti não determinam um recorte temporal específico, enquanto Yokohama, Berardi e de Lima abordam um espaço temporal que tem início na época dos regimes autoritários, mas vai para além dele: a primeira pesquisa chilena que migraram entre 1973 e 2013, o segundo investiga estrangeiros que chegaram em Curitiba entre 1980 e 2011 e o último aborda a migração brasileira no Chile a partir da década de 70. Como lembra Mariela Gonzalez, a migração regional na América do Sul começou a ter importância ainda nos anos 50, por conta do processo de industrialização de alguns países da região; e continuou após o fim das ditaduras militares. Santana, por sua vez, optou por trabalhar com os chilenos que migraram após a ditadura de Pinochet, de forma a entender as particularidades da migração chilena mais recente e suas diferenças em relação ao fluxo migratório majoritário, que se deu entre os anos 70 e 80. Essa variedade é importante para explicar as causas diversas que podem provocar o movimento de pessoas. No caso chileno, por exemplo, se questões econômicas e políticas foram os

fatores preponderantes para a chegada de milhares de chilenos no Brasil entre os anos 70 e 80, a partir dos anos 90 aspectos subjetivos e questões práticas como o acesso gratuito à educação superior foram muito mais importantes.

Uma outra observação importante é que a grande maioria das pesquisas encontradas colocaram ênfase nos indivíduos que se deslocaram, nos migrantes. As investigações, como as de Vanessa Fernandez e Mariela Gonzalez, citam os filhos e netos de migrantes, mas eles são abordados de forma secundária nas pesquisas; e somente estrangeiros que migraram foram entrevistados. Nesse sentido, foi importante o trabalho de Santana, que além dos migrantes entrevistou também descendentes de primeira geração, de forma a investigar outros fenômenos interculturais para além do processo migratório em si, como a transmissão cultural intergeracional, o bilinguismo, rotinas de vida, práticas culturais marcadas pelo hibridismo e as conexões afetivas dos brasileiros de origem chilena com o país de origem de seus pais. Como lembra Marianne Hirsch (2012), que cunhou o termo "pós-memória" ao pensar sobre as experiências da segunda geração de sobreviventes do holocausto e o quanto elas se aproximavam - ou não - às experiências de seus pais; é vital para a compreensão de fenômenos históricos investigar como se dá a transmissão cultural e memorialística para os descendentes.

É preciso ainda lembrar que o recorte de gênero está presente na pesquisa de Verónica Cortes e Oriana Maculet, que trabalharam com migrantes mulheres com mais de 40 anos de idade. Como lembra Leroy (2023), o gênero institui relações de poder que fazem os gêneros serem afetados de formas distintas em relação às razões de partida, políticas de migração e integração, acesso ao mercado de trabalho, etc. Para trabalhos futuros, seria interessante considerar identidades de gênero para além do masculino e do feminino, levando em consideração o transgênero, o não-binário e outros.

Também pode ser válido focar na população idosa, como fez Ecléa Bosi (1994). A comunidade chilena no Brasil experimenta um processo de envelhecimento, uma vez que a maioria dos nacionais migrou na década de 70, ou seja, há cerca de 50 anos. Ela é uma migração muito mais antiga que a maior parte das migrações sul-americanas, mas mais recente que migrações que se deram em grande volume entre o fim do século XIX e o início do século XX, como os casos dos portugueses, alemães, italianos, sírios e japoneses. Se hoje os idosos ainda não são a maioria entre os nascidos no Chile residentes no Brasil, no futuro próximo serão uma das faixas etárias mais representativas. Junto a eles podemos pesquisar questões relevantes como o etarismo no contexto de migração, a relação com os filhos e os parentes que vivem na terra de origem, a saudade e o desejo de retorno.

Por último, reconhecemos a importância das investigações realizadas pelos distintos pesquisadores mencionados, que contribuíram com uma diversidade de olhares sobre a questão migratória e especificamente sobre os fluxos migratórios entre o Brasil e o Chile. Buscamos com esse estado da arte apresentar pesquisas que devem ser reaproveitadas em investigações futuras, bem como mostrar novos caminhos que podem ser seguidos pelos pesquisadores da área que possuam um interesse especial pelas migrações que envolvem indivíduos dos dois países.

Referências

- BAUMAN, Zygmunt. **Identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.
- BERARDI, R. A. C. **Trajetória e integração de imigrantes sul-americanos no Paraná: o caso dos argentinos, chilenos, paraguaios e uruguaios no Paraná, 1980-2011**. 2014. Tese (Doutorado) - Curso de Sociologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.
- BIAGETTI, F. J. L. Cine imigração: chilenos em Goiânia, uma forma de traspasar as fronteiras através do cinema. **III Semana do Audiovisual da UEG (IIISAU): Audiovisual e trabalho: novas perspectivas para o mercado regional**, Goiânia, 2013.
- BOSI, E. **Memória e sociedade: lembranças dos velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- CAVALCANTI, L; OLIVEIRA, T.; SILVA, B. G. **Relatório Anual 2021 - 2011-2020: Uma década de desafios para a imigração e o refúgio no Brasil**. Série Migrações. Observatório das Migrações Internacionais; Ministério da Justiça e Segurança Pública/ Conselho Nacional de Imigração e Coordenação Geral de Imigração Laboral. Brasília, DF: OBMigra, 2021.
- CORTES, V. P. A. As fronteiras da literatura. Os mitos da nação entre chilenos migrantes em São Paulo. **Anais Eletrônicos do VII Encontro Internacional da ANPHLAC**, Campinas, 2006.
- CORTES, V. P. A; MACULET, O. J. **Memória Social: chilena tú eres parte, no te quedas aparte**. 1ª edição. São Paulo: Senac São Paulo e Museu da Pessoa, 2010.
- DUPEYRAT, S; ELHAJJI, M. Do Pacífico ao Atlântico: A presença chilena no Brasil, no contexto migratório intrarregional sul-americano. **Mediaciones**, v. 19, n. 30, p. 205-221, 2023.
- FELDMAN-BIANCO, Bela y GLICK SCHILLER, Nina. Una conversación sobre transformaciones de la sociedad, migración transnacional y trayectorias de vida. **Crítica y Emancipación**, (5): 9-42, primer semestre de 2011.
- FERNANDEZ, V. P. R. História oral de vida de emigrantes chilenos e sua presença no Brasil. **X Encontro Nacional de História Oral Testemunhos: história e política**, Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, 2010.
- FERNANDEZ, V. P. R. **Dilemas de construção da identidade migrante: história oral de vida de chilenos em Campinas**. Orientador: José Carlos Sebe Bom Meihy. 2011. 222 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História Social, Departamento de História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011a
- FERNANDEZ, V. P. R. Chilenos no Brasil: dilemas da imigração e sugestões de políticas públicas a partir da História Oral. **Informe Gepec**, Toledo, v. 15, número especial, p. 358-368, 2011b.

- FERNANDEZ, V. P. R. **História oral de chilenos em Campinas: dilemas da construção de identidade migrante**. Salvador: Ponto-com, 2013.
- GONZALEZ, M. E. T. Fronteira: a construção da identidade transcultural dos imigrantes chilenos no Brasil. **Ponto e Vírgula**, São Paulo, No. 20, p. 23-41, segundo semestre de 2016.
- GORDON, Milton M. **Assimilation in American life: the role of race, religion, and national origins**, New York, Oxford University Press, 1964.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.
- HALL, Stuart. **A identidade cultural da pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 10a edição, 2010.
- HIRSCH, Marianne. **The Generation of post-memory: writing and visual culture after the Holocaust**. New York, Columbia University Press, 2012.
- JODELET, D.: Représentations sociales: un domaine en expansion. In D. Jodelet (Ed.) **Les représentations sociales**. Paris: PUF, 1989, pp. 31-61. Tradução: Tarso Bonilha Mazzotti. Revisão Técnica: Alda Judith AlvesMazzotti. UFRJ- Faculdade de Educação, dez. 1993.
- LEMONS URTUBIA, M. de la M. de. **A cueca caiu no samba: Memória, diáspora e práticas culturais dos chilenos no Rio de Janeiro e em São Paulo**. 2022. Dissertação (Mestrado em Memória Social) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2022.
- LEROY, Aurélie. A face feminina das migrações globais. **Outras Palavras**, 2023. Tradução de Maurício Ayer. Disponível em: <https://outraspalavras.net/desigualdades-mundo/a-face-feminina-da-migracoes-globais/>. Acesso em: 31 jul. 2024.
- LIMA, I. P. de. **“Brachilenos” e outros recortes migratórios: elementos significativos da imigração brasileira em Santiago do Chile**. Orientador: Leonardo Cavalcanti. 2017. 84 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Sociais, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, 2017.
- MCADAM, Doug. **“Beyond Structural Analysis: Toward a more Dynamic Understanding of Social Movements”**, in M. Diani; D. McAdam (eds.), **Social Movements and Networks: Relational Approaches to Collective Action**. New York, Oxford University Press, 2003
- MARQUES, T. C. S. O exílio e as transformações de repertórios de ação coletiva: a esquerda brasileira no Chile e na França (1968-1978). **DADOS - Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, vol. 60, no 1, 2017, pp. 239 a 279. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/dados/a/kvtcq7Cs8bG5cDQ47HxNX9c/?lang=pt>. Acesso em: 28 fev. 2022.
- NORAMBUENA, C.; PALOMERA, A.; LOPEZ, A.. Brasileños en Chile durante la Dictadura Militar: doble refugio 1973-1975. **História Unisinos**, Vol. 22, No. 3, p. 453-465, setembro/outubro 2018.
- PARK, Robert. **Race and Culture**. Free Press, 1950.
- POLLAK, Michel. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, p. 200-212, 1992.
- SANTANA, S. D. de. **Vidas e memórias que atravessam o continente: a construção identitária intercultural dos migrantes chilenos e descendentes no Rio de Janeiro**. 2023. Dissertação (Mestrado em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2023.
- SANTOS, Boaventura de Souza. **Modernidade, identidade e a cultura de fronteira**. Tempo Social, São Paulo, 1993.
- SÁ-SILVA, J. R.; ALMEIDA, C. D e GUINDANI, J. F. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, Ano I, Número I, 2009.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. São Paul: Studio Nobel - coleção megalópolis, 1998.

SAYAD, Abdelmalek. **A imigração ou os paradoxos da alteridade**. São Paulo: Edusp, 1998.

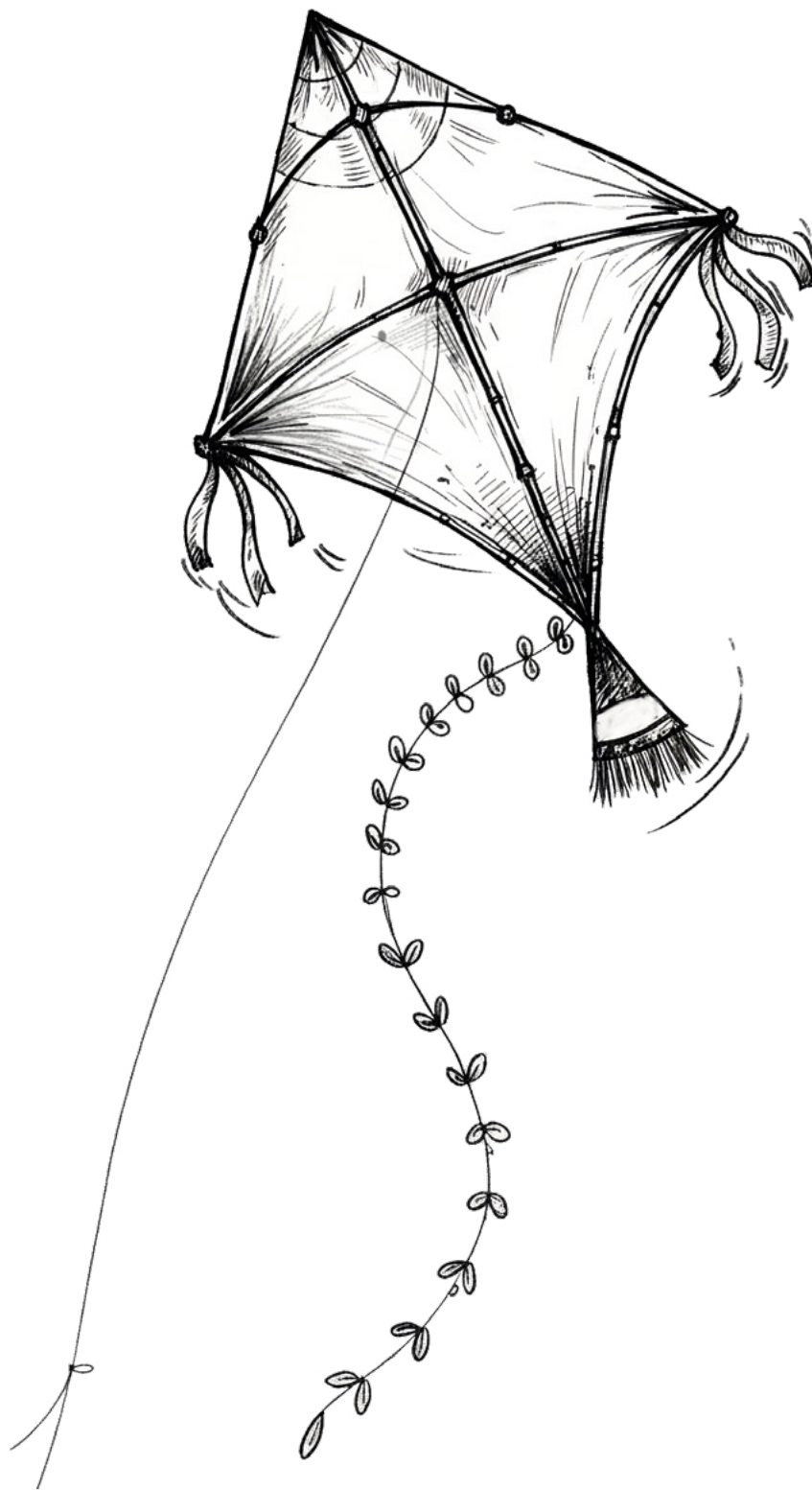
SCHNAPPER, Dominique. **Qu'est-ce que l'intégration**, ed. Gallimard, 2007.

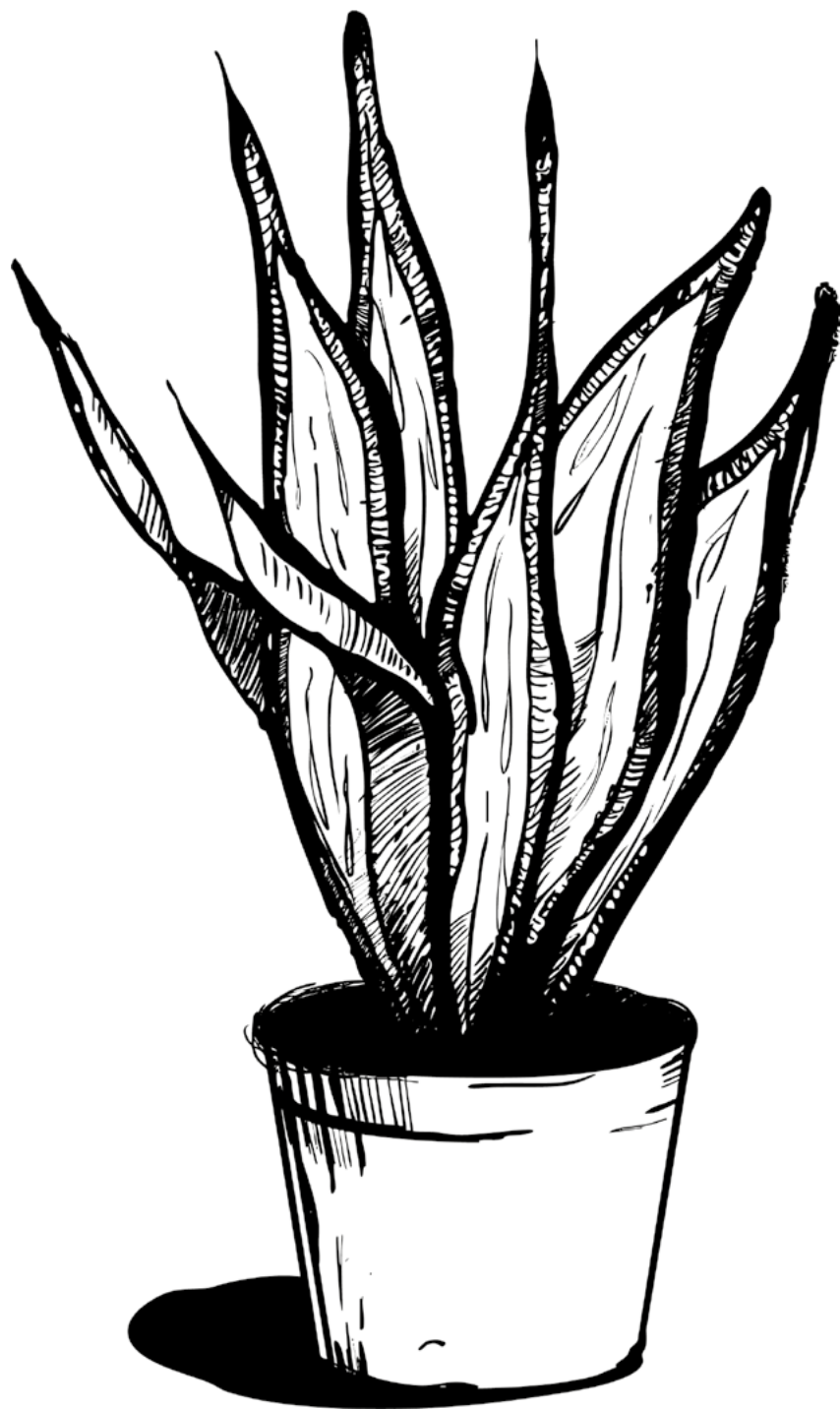
TARROW, Sidney. **The new Transnational Activism**. New York: Cambridge University Press, 2005.

TODOROV, Tzvetan. **O homem desenraizado**. Record, Rio de Janeiro, 1999.

YOKOYAMA, M. P. D. R. **A fé cruza as montanhas: a festa da Virgen del Carmen nas voces dos imigrantes chilenos na cidade de São Paulo**. 2015. Dissertação (Mestrado em História Social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2015.

VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. **DiverCidade: territórios estrangeiros como topografia da alteridade em São Paulo**; Educ, São Paulo, 2003.





ENSAIO

Morenos e mercados, cholitas e sambódromos:

**ritualizando a ascensão boliviana
em São Paulo**



Vinícius de Souza Mendes ¹

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo (FFLCH-USP)

Faculdades Metropolitanas Unidas (FMU)

Universidade Paulista (UNIP)

Morenos e mercados, cholitas e sambódromos: ritualizando a ascensão boliviana em São Paulo

Resumo

Em cerca de dez anos, as festas folclóricas bolivianas em São Paulo mudaram significativamente de patamar - objetiva e simbolicamente. Antes realizadas em espaços reduzidos e protagonizadas por um pequeno grupo de fraternidades, agora elas irrompem por avenidas, praças e grandes estruturas públicas e privadas da cidade, como o Sambódromo do Anhembi, demandando mais recursos econômicos e, em paralelo, atores capazes de mobilizar e organizar o movimento de outras pessoas, mercadorias, narrativas, imagens e instrumentos de ação política. Neste ensaio, que acompanha um conjunto de fotografias dessas festividades produzidas entre 2019 e 2024, argumento que essa expansão da festa boliviana na metrópole é reflexo da ascensão socioeconômica de muitos bolivianos dentro da dinâmica produtiva paulistana. Os contextos festivos funcionam, então, como reinvestimentos da mesma espécie feitos por quem ascendeu. Isso acontece porque, na Bolívia andina, a festa é um acontecimento social próprio, em que o sentido é mais de ritualizar o social do que "celebrar".

Palavras-chave: São Paulo, festa; bolivianos; mobilidades; ascensão socioeconômica

Resumen

Morenos y mercados, cholitas y sambódromos: ritualizando la ascensión boliviana en São Paulo

En los últimos diez años las fiestas folklóricas bolivianas en São Paulo, Brasil, han cambiado significativamente - objetiva y simbólicamente. Antes realizadas en pocos espacios y lideradas por un pequeño grupo de fraternidades, ahora irrumpen en avenidas, plazas y grandes estructuras públicas y privadas de la ciudad, como el Sambódromo de Anhembi, demandando más recursos económicos y, paralelamente, actores capaces de movilizar y organizar el movimiento de otras personas, bienes, narrativas, imágenes e instrumentos de acción política. En este ensayo, que acompaña un conjunto de fotografías de estas festividades tomadas entre 2019 y 2024, sostengo que esta expansión de la fiesta boliviana en la metrópolis es un reflejo del ascenso socioeconómico de muchos bolivianos dentro de la dinámica productiva de São Paulo. Los contextos festivos funcionan entonces como reinversiones del mismo tipo realizadas por los que han ascendido. Esto se debe a que, en la Bolívia andina, la fiesta es un evento social propio, en el que el significado es más ritualizar lo social que "celebrar".

Palabras clave: São Paulo, fiesta; bolivianos; movilidades; ascenso socioeconómico

Morenos and markets, cholitas and sambódromos: ritualizing Bolivian ascension in São Paulo

Abstract

In about ten years, Bolivian folkloric festivals in São Paulo, Brazil, have significantly changed their level - objectively and symbolically. Previously held in small spaces and led by a small group of fraternities (*fraternidades*), they now burst onto avenues, squares and large public and private structures in the city, such as the Anhembi, demanding more economic resources and, in parallel, actors capable of mobilizing and organizing the movement of other people, goods, narratives, images and instruments of political action. In this essay, which accompanies a set of photographs of these festivities taken between 2019 and 2024, I argue that this expansion of the Bolivian festival in the metropolis reflects the socio-economic rise of many Bolivians within São Paulo's productive dynamics. The festive contexts then function as reinvestments of the same kind made by those who have ascended. This is because, in Andean Bolivia, the party is a social event of its own, in which the meaning is more to ritualize the social than to "celebrate".

Keywords: São Paulo; folkloric; Bolivian people; mobilities; socioeconomic ascension





Cholas, símbolos de La Paz e da própria Bolívia andina, dançam em uma festa boliviana em São Paulo (2019).



Festa de um bloco da
Morenada Señorial Illimani,
em São Paulo (2019).



Ch'alla de inauguração de uma
feira boliviana em Guarulhos,
região metropolitana de
São Paulo (2024).



Missa católica antes dos desfiles da festa Nosso Folclore e Fé, no Sambódromo do Anhembi (2024).





Na página anterior: Morenos da Señorial Illimani antes do desfile da fraternidade na festa Nosso Folclore e Fé, no Sambódromo do Anhembi, em São Paulo (2024).

Inauguração de uma feira boliviana em Guarulhos, na região metropolitana de São Paulo (2024)



Pasantes da festa Nosso Folclore e Fé trouxeram pelo menos 100 músicos de quatro bandas diferentes de La Paz, na Bolívia, para tocar no desfile do Sambódromo do Anhembi, em São Paulo (2024).



Eles ocupam lugar de destaque nas festas bolivianas, com papel picado e objetos pendurados ao corpo (2019).



Parte fundamental das festas,
as bandas bolivianas são
formadas basicamente por
instrumentos de sopro. Festa
na Praça Kantuta, em São
Paulo (2019).



Fraternidades de morenadas
desfilam desde grandes salões
de festas até eventos
privados e pequenos (2024).



Pasantes e padrinhos da festa realizam ritual católico antes do início dos desfiles da festa Nosso Folclore e Fé, da ACFIBB, no Sambódromo do Anhembi, em São Paulo (2024).



Fraternidades de morenadas
desfilam desde grandes salões
de festas até eventos
privados e pequenos (2024).



Produção e distribuição de
imagens é parte inerente das
festas bolivianas (2024).

Na página seguinte: Fila de
cholas da Señorial Illimani.
Nosso Folclore e Fé,
Sambódromo do Anhembi,
em São Paulo (2024).





Fila de cholas da Señorial Illimani. Nosso Folclore e Fé, Sambódromo do Anhembi, em São Paulo (2024).

Na página seguinte: Fila de cholas da Señorial Illimani. Nosso Folclore e Fé, Sambódromo do Anhembi, em São Paulo (2024).





Na página seguinte: Fila de cholas da Señorial Illimani. Nosso Folclore e Fé, Sambódromo do Anhembi, em São Paulo (2024).



Fila de cholas da Señorial
Illimani. Nosso Folclore e
Fé, Sambódromo do Anhembi,
em São Paulo (2024).



Festa de um bloque da
morenada Señorial Illimani,
em São Paulo (2019).



Adereços utilizados pelos morenos
antes da festa Nosso Folclore e Fé,
no Sambódromo (2024).



Bebidas circulam tanto como dinheiro
quanto em um sistema próprio de
movimento de objetos (2024).



Festa pós-Carnaval na Praça
Kantuta, em São Paulo (2019).



LAJE

v.4 n.1
p. 305-335
2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70766

Não há praticamente nenhum sábado ou domingo atualmente em São Paulo sem que alguma festividade folclórica boliviana não aconteça pela cidade. Em uma primeira leitura, essa afirmação pode parecer trivial, mas definitivamente não é.

Em primeiro lugar, tomando a festa objetivamente como um acontecimento social próprio, isto é, com suas próprias condições de possibilidade, características e demandas, assim como atravessada por suas próprias disputas, seu sentido na Bolívia andina se diferencia do que se entende o ato de festejar no cotidiano brasileiro – mesmo em seu aspecto “popular”. Enquanto aqui se sobressai o caráter de celebração, de extravase, de comemoração, e o cume da análise sociológica observe as grandes festas populares do Brasil como expressão momentânea e historicizada de muitos conflitos (sociais, raciais, políticos, etc.) sobre o que se celebra, nos Andes a festa é, antes de tudo, uma perpetuação fragmentada de rituais que serviam, no contexto pré-invasão europeia, à continuidade da reprodução das comunidades, redistribuindo recursos entre seus membros, demarcando períodos de colheita e semeadura e ritualizando o social em paralelo às divindades locais (SETO, 2012, FLORES, 2017). É por isso que, mais recentemente, a literatura (GUAYGUA, HINOJOSA, 2015) tem discutido como a festa na Bolívia andina funciona como um espaço de reconfigurações constantes de posições sociais, dando ênfase à ascensão socioeconômica de grupos sociais distintos em um país que, desde meados dos anos 1980, vem passando por transformações estruturais significativas. Tudo acontece segundo os ritos cristãos e práticas comunais andinas, como o ato de *challar* (agradecer à Pachamama umedecendo o solo com bebidas).

Em segundo lugar, essa afirmação não é irrelevante à medida em que, até pelo menos uma década atrás, as festas bolivianas em São Paulo não somente eram menores em tamanho – acontecimentos que se restringiam aos “espaços de bolivianidade” da cidade (FREITAS, 2014), como a Praça Kantuta, no bairro do Pari, na região central, em datas cívico-católicas, como homenagens às divindades cristãs populares no país – como também não tinham condições materiais de se alongar demasiado pelo tempo. Em outras palavras, eram em alguns sábados e domingos paulistanos que os bolivianos podiam fazer suas festas. Para além dos recursos econômicos necessários, que eram mais escassos, não havia atores com suficiente capital de rede (FREIRE-MEDEIROS, 2024) para mobilizar outros atores (padrinhos, bandas musicais, mas também operadores logísticos, confecções em La Paz, etc.) e um conjunto de coisas (adereços, comensalidade, instrumentos musicais, etc.). Da mesma forma, mercados que agora permitem que tudo isso se mova transnacionalmente com relativa facilidade, embora não sem fricções pelas fronteiras dos Estados nacionais e da própria metrópole, ainda não eram tão funcionais.

Há ainda uma terceira e decisiva percepção sobre esse fenômeno – e que tenho refletido na minha atual pesquisa: as festas bolivianas se expandem no contexto paulistano à medida em que seus protagonistas vão ascendendo socialmente, adquirindo condições de reconfigurar, tal como acontece na Bolívia andina, suas posições nessa metrópole em que chegaram (e ainda são tratados) como “migrantes”. Trata-se de uma verdadeira dobradura entre o trabalho e a festa, mas não mais apenas no sentido de que os protagonistas do momento festivo, que se apresentam sobretudo como *fraternal* de suas fraternidades folclóricas, dependem dos recursos adquiridos no âmbito produtivo para custear seus momentos festivos, ou mesmo de que a festa mobiliza muitos trabalhadores (geralmente informais já inseridos em lógicas semelhantes) para que possa acontecer. É também *porque a história da expansão física e simbólica das festas bolivianas em São Paulo é também a história das constantes reconfigurações das dinâmicas produtivas às quais eles estão inseridos*, mudando efetivamente as circunstâncias desses sujeitos nesse jogo. É dizer que, longe de serem agora só trabalhadores informais e precários da indústria têxtil (SILVA, 2008, IKEMURA, 2018), como já foi extensamente descrito por pesquisas anteriores, muitos bolivianos e bolivianas se reposicionaram nessa conjuntura, reunindo capitais que, por motivos distintos, são recolocados em circulação (ou investidos) principalmente através das festas.

É assim, por exemplo, que se a grande festividade folclórica boliviana de São Paulo começou, em meados de 2007, em um pequeno pátio externo da Missão Paz, no centro da metrópole, em 2024 ela precisou se desmembrar em duas grandíssimas festas públicas, de caracteres distintos, que ocorreram simultaneamente no Sambódromo do Anhembi e na Praça Heróis da FEB, ambos na Zona Norte – onde há uma população boliviana significativa, de acordo com os censos recentes. Elas foram organizadas por duas associações culturais diferentes, que hoje vivem em um conflito: a ACFIBB, fundada neste ano em meio às tratativas com a empresa que controla o sambódromo e que é controlada pelas fraternidades mais abastadas, de *morenada*, e a ACFBB, que existe há pelo menos 15 anos e possui articulações mais robustas com o Poder Público. Não à toa, uma festa aconteceu em uma área privada à qual só se acessava mediante pagamento de ingresso, e a outra se deu em um imenso quadrilátero viário fechado pela prefeitura dias antes.

O relevante aqui é observar como, em um intervalo de menos de duas décadas, tomando apenas essa imensa festa folclórica boliviana de agosto como objeto – acontecimento social central para os bolivianos da cidade –, ela se expandiu de muitas formas possíveis. Do ponto de vista objetivo, cresceu em fraternidades e *fraternos*, em recursos despendidos e em pessoas envolvidas, em mobilidades transversais desses atores, no sentido se moverem tanto no espaço quanto no tempo, mas também em mercadorias que circulam pelo entorno, em narrativas sobre o que ela é, sobre o “valor” da “cultura” boliviana, em imagens produzidas mais para a Bolívia do que para consumo no Brasil, e em ferramentas de ação política. Como consequência, as festas menores que atravessam o calendário festivo das fraternidades durante todo o ano vão se expandindo continuamente pelo mapa urbano, criando permanentes e temporários “territórios de encontro festivo” (GONZÁLEZ, 2012).

Do ponto de vista simbólico, o evento de agosto saiu de um lugar marcado pelo seu papel de recepção a migrantes recém-chegados, a Missão Paz, há uma década e meia, para ocupar o espaço onde acontece uma das celebrações mais importantes do Brasil: o Carnaval. Nesse mesmo período, conformando meu argumento, diversos autores (CÔRTEZ, 2013, FREITAS, 2014) contaram como grandes reconfigurações produtivas fizeram com que os bolivianos fossem deixando de ocupar apenas o papel de força de trabalho precária nas oficinas de costura paulistanas para irem, aos poucos, assumindo posições nas pontas finais dessas cadeias, como negociações diretas com clientes, lidando com demandas de grandes varejistas e, no limite, liderando as vendas diretas da produção própria em mercados paralelos como a *Feirinha da Madrugada*,

no Brás. Tudo se resume à afirmação orgulhosa que um senhor de 67 anos fazia a mim enquanto uma *morenada* desfilava pela avenida do sambódromo, em agosto passado: *"Nós trabalhamos muito tempo para estar aqui. Nos esforçamos muito nas oficinas e na feirinha da madrugada. E agora estamos colhendo os frutos que queríamos"*.

As fotografias desse ensaio atravessam todo um campo de pesquisa iniciado em 2019, durante meu trabalho de Mestrado (MENDES, 2021), e incursões mais recentes no período do Doutorado. Elas mostram as festas em diferentes dimensões e ocasiões: vão desde encontros fortuitos na Praça Kantuta, ainda um *ancoradouro* (FREIRE-MEDEIROS, 2024) para a "comunidade" boliviana em São Paulo, até a imensa festividade que irrompeu pela avenida do Sambódromo em agosto deste ano – um marco simbólico inequívoco para quem a viveu –, ou desde eventos em salões fechados, organizados pelos *bloques* que constituem as fraternidades folclóricas, até alguns detalhes de adereços que reforçam a nacionalidade boliviana justamente pela força da distância – além da própria imagem da *chola*, não mais apenas imaginário coletivo, mas também símbolo assumido pela Bolívia andina. Vale a pena olhar atentamente, como tenho feito desde o início do debruçamento sobre o tema, às feições dos sujeitos fotografados. Raramente sorriem, festejam, mas, ao contrário, dançam sérios, como se cumprissem uma missão. Estão longe de "celebrar" nos termos que conhecemos. É a ritualização do social em máxima intensidade.

Notas

1

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) da Universidade de São Paulo (USP)

Referências

CÓRTEZ, T. R. **Os migrantes da costura em São Paulo: retalhos de trabalho, cidade e Estado**. 2013. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

FLORES, J. **Potencial político de lo festivo: aprendiendo de la descolonización**. Bogotá: Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Facultad de Artes ASAB, 2017.

FREIRE-MEDEIROS, B. A metrópole do capital de rede: mobilidades socioespaciais e iniquidades urbanas. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 26, n. 60, p. 423-442, 2024.

FREITAS, P. T. **Projeto costura: percursos sociais de trabalhadores migrantes, entre a Bolívia e a indústria de confecção das cidades de destino**. 2014. Tese (Doutorado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2014.

GONZÁLEZ, M. S. Territorialidades del encuentro: las festividades bolivianas en Comodoro Rivadavia. In: SASSONE, M. *et al.* (org.). **Diversidad, migraciones y participación ciudadana: identidades y relaciones culturales**. Buenos Aires: IMHICIHU - Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas, 2020.

GUAYGUA, G.; HINOJOSA, A. La transnacionalización de la fiesta en el altiplano paceño. **Revista Boliviana de Ciencias Sociales**, La Paz, n. 37, p. 153-172, 2015.

MENDES, V. **“Orgulho y Devoción”: seguindo as fraternidades folclóricas bolivianas em São Paulo**. 2021. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

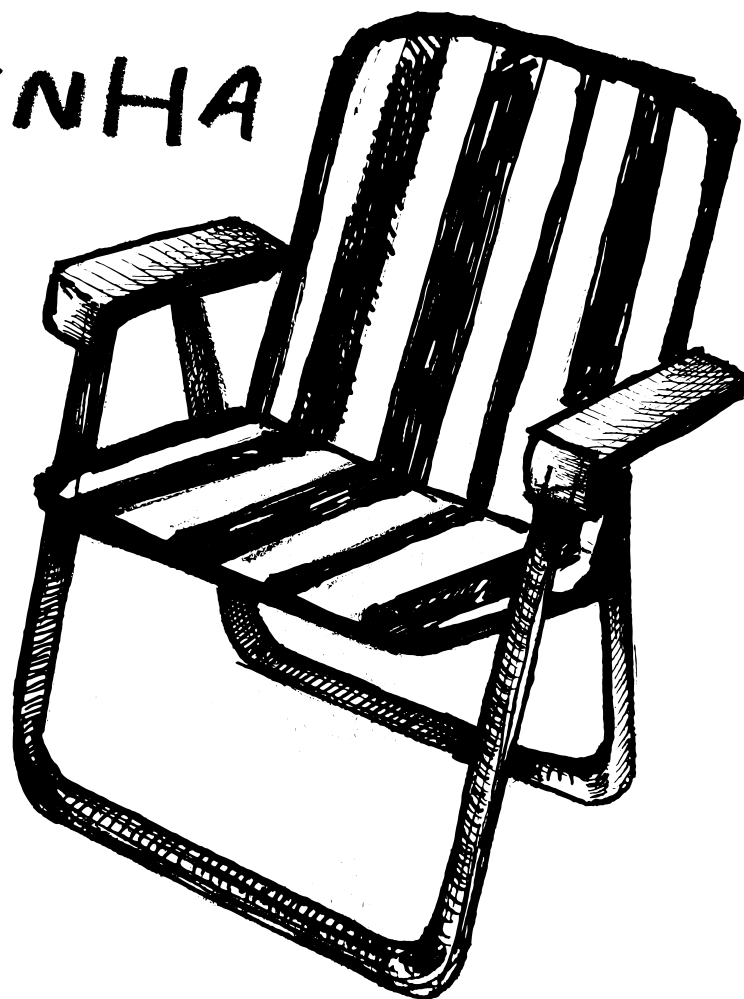
IKEMURA, A. A. **Identity, work, and mobility amongst Bolivian market vendors in El Alto and São Paulo**. 2018. Tese (Doutorado em Sociologia) - University of Essex, Essex, 2018.

SILVA, C. F. **Trabalho informal e redes de subcontratação: dinâmicas urbanas da indústria de confecções em São Paulo**. 2008. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

SETO, J. **Un estudio antropológico de las fiestas aymaras: con relación al ciclo agrícola, la sociedad comunal y la ecología del altiplano boliviano**. 2012. Tese (Doutorado em Antropologia) - Instituto de Iberoamérica, Universidad de Salamanca, Salamanca, 2012.



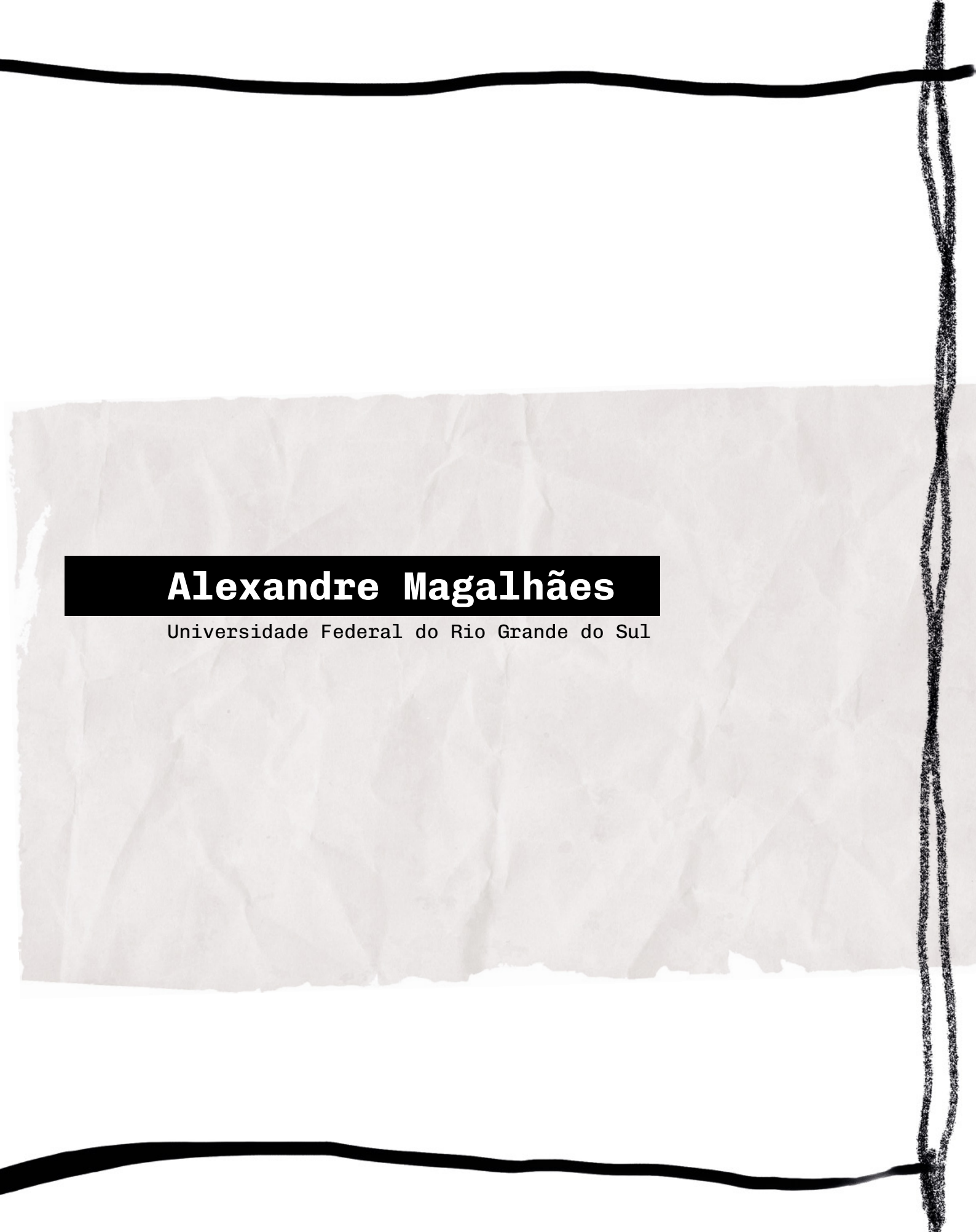
RESENHA



Violência, cotidiano e sociabilidades:

**a descida ao ordinário para pensar
a emergência e o caso das UPPs
no Rio de Janeiro**

Livro: *Entre o fogo cruzado e o campo minado: a pacificação de favelas cariocas* -
Palloma Valle Menezes (2023)



Alexandre Magalhães

Universidade Federal do Rio Grande do Sul



Não é comum num texto acadêmico, mas gostaria de iniciar esta resenha a partir de uma perspectiva pessoal. Conheço Palloma Menezes desde a graduação em Ciências Sociais na Universidade do Estado do Rio de Janeiro, num encontro que completou exatos 20 anos no momento de lançamento do livro ora resenhado. Ao longo desse período, passamos juntos na seleção para o mestrado em Sociologia no antigo IUPERJ e também para o doutorado. Acompanhamos a transição para o atual Iesp-UERJ. Trabalhamos juntos na *Urbadata-Brasil*,¹ à época conduzido por Lícia do Prado Valladares e Raíza Siqueira, que infelizmente nos deixaram recentemente.

Em todo esse período, pude ver o crescimento intelectual da Palloma. Desde a graduação, ela sempre foi uma pessoa e uma pesquisadora interessada, inteligente, perspicaz, demonstrando uma capacidade de trabalho impressionante. Além disso, quem a conhecia destacava recorrentemente o quanto gostava dela, como pessoa e intelectual. Palloma sempre encantou as pessoas por onde passou!

Feito esse rosário de elogios, lançarei agora algumas notas sobre a obra aqui em consideração. Não é meu objetivo esmiuçar o livro, mas destacar alguns aspectos que me parecem fundamentais desta que já é - podemos dizer sem medo - uma obra de referência para o campo dos estudos da violência e do urbano.

Uma primeira questão para a qual gostaria de chamar a atenção é o fato de que, de uma maneira muito refinada, cuidadosa e a partir de uma perspectiva multidimensional, Palloma dá continuidade a uma linguagem de pensamento no campo da sociologia urbana/violência para a qual a dimensão das sociabilidades é fundamental.² Isto é, a possibilidade de apreensão das

LAJE

v.4 n.1

p. 338-345

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70767

diferentes dinâmicas e processos urbanos se amplia e se complexifica na medida em que direcionamos nossos corpos em investigação para as diversas camadas, ritmos e intensidades constitutivas das variadas interações que diferentes atores, em diferentes espaços e tempos, conformam entre si na cidade. Nesse sentido, a dimensão do cotidiano, em que essas sociabilidades se tecem, torna-se a pedra angular das análises feitas por Palloma.

A sua opção por *descer ao ordinário* - tomando aqui de empréstimo a arguta expressão da antropóloga Veena Das (2020) - no sentido de apreender a emergência da então “nova” política de segurança pública no Rio de Janeiro a partir do modo como esta foi experienciada e experimentada por moradores, traficantes e policiais, foi uma estratégia que, se não podemos dizer que seja exatamente nova no campo da socioantropologia da violência, certamente foi enriquecida e ampliada com suas finas articulações teóricas, analíticas e metodológicas.

Nesse sentido, não à toa o fio teórico que atravessa e articula – por que não dizer, costura - toda a discussão do livro é a do pragmatismo. Não exatamente aquele retomado e transformado pelos franceses (ou pelo menos não somente), mas o “velho” pragmatismo de origem norte-americana, especialmente na pena de John Dewey (e umas pitadas de William James). Aqui se deu um encaixe fundamental das análises feitas por Palloma, influenciada direta e indiretamente pelo pensamento de Machado da Silva: o evento Unidades de Polícia Pacificadora, que irrompia repentinamente na vida dos moradores de favelas do Rio de Janeiro em 2008, produziu uma quebra das rotinas regulares de vida, embaralhando ou mesmo desfazendo as referências morais, cognitivas e materiais com as quais “liam o ambiente da favela”, mas também organizavam as relações de todos os dias.

Um dos ensinamentos do velho pragmatismo é o que chamam de *consequencialismo*, ou seja, o interesse de qualquer investigação se encontra nas consequências, nos efeitos das ações. Palloma seguiu essa pista e buscou, maravilhosamente, acompanhar, na trama da vida cotidiana, como esse evento reconfigurou, não sem conflitos, o modo como moradores (mas também traficantes e mesmo policiais) produziam seu cotidiano, a UPP, o território e a própria cidade.

Como diz Palloma, mastigando Dewey, a *zona de indeterminação* gerada pela ocupação policial abriu um horizonte de dúvidas e questionamentos. Para lidar com tal ambiente de incertezas, todo um esforço de investigação foi necessário para tentar

reenquadrando a nova situação em uma moldura que tivesse novamente sentido. Ou seja, para produzir uma nova rotina. É aqui que se encontra, igualmente, as influências "machadianas" no trabalho realizado por Palloma: a possibilidade de compreensão das modulações do conflito urbano contemporâneo, marcado pela *linguagem da violência*, a partir dos efeitos que produz sobre as rotinas de vida, especialmente daquelas pessoas que habitam favelas e periferias. Mais do que isso, o rompimento constante destes cotidianos estabelecidos (seja pelas operações, seja pela ocupação militar) produz consequências muitas vezes mortíferas a estas cidadãs e cidadãos brasileiros, redefinindo suas chances de vida e limitando seu acesso aos bens e serviços de cidadania, expressando a *cidadania de geometria variável* (LAUTIER, 1997) tão caracterizadora de nossa formação sócio-histórica.

Além disso, o livro de Palloma nos permite apreender outro aspecto, pela mesma angulação teórica-analítica: uma análise da ascensão e queda de uma política pública desde "baixo", ou seja, desde as filigranas da vida cotidiana, dos seus modos de operação prática (e não presumidos), em seus pontos de incidência. Tal observação não é trivial: ainda hoje é muito comum ao conjunto das análises sobre políticas públicas uma perspectiva normativa e "legalista", caracterizada por um ponto de partida marcado mais pelo "dever ser" do que exatamente pelo "que está sendo". Aqui visualizamos outra influência pragmatista e "machadiana": os processos sociais são abertos, dinâmicos, relacionais e estão sempre "se fazendo". Eles podem produzir cristalizações temporárias, mas não se fecham, não encontram um "ponto final". Por esse motivo estão fadados à mudança e à transformação.

Seguindo nessa mesma linha, mas sob o paradigma das mobilidades, o livro de Palloma nos convida a observar como tal processo é profundamente influenciado pelos fluxos e dinâmicas que atravessam diferentes escalas e contextos sociais. As políticas públicas de segurança, mais do que estruturas fixas ou normativas, emergem como enredos móveis, moldados por redes de interações que conectam atores, recursos, infraestruturas e significados em constante deslocamento. Essa abordagem permite compreender como as práticas cotidianas, marcadas por certos ritmos e trajetórias, revelam não apenas as condições de implementação de políticas, mas também suas fricções e resistências.

Assim, a *experimentação necrobiopolítica* expressa pelas UPPs aparece em seus efeitos, e não como algo estático, que se imporia de uma vez por todas sobre as populações moradoras de favelas, mas como em construção constante e também alvo

de críticas recorrentes. A ascensão e queda das UPPs, portanto, apenas se tornam compreensíveis na medida em que são vistas desde uma perspectiva processual e relacional, ancorando-se no cotidiano e nas sociabilidades que tornaram possível sua legitimação (ainda que limitada) inicial e sua posterior decadência e derrocada.

O que o livro de Palloma nos permite perceber é como qualquer política assentada no uso da força, da violência e da vigilância não será recebida sem resistências por parte daqueles e daquelas que são seu alvo preferencial. Os processos de investigação e contravigilância empreendidas pelos moradores, individualmente ou por meio de seus coletivos, que expressam suas competências cognitivas e morais, mostraram como estas pessoas precisam estar, recorrentemente, "ligadas" para lidar com novas situações que irrompem e desarticulam o tecido da vida cotidiana.

Para quem mora em favelas, especialmente as do Rio, os períodos de tranquilidade são relativos e não duradouros. Mesmo durante a ocupação feita pelas UPPs, em que um período de "paz" teria se aberto, as tensões e conflitos nunca deixaram de existir. Pelo contrário, assumiram novos formatos. Mas a desconfiança e mesmo o medo sempre pairaram no ar. É sobre isso, entendo, que se trata o trabalho de Palloma: como é possível contornar a "vida sob cerco", a "vigilância", os regimes do "campo minado" e do "fogo cruzado" e produzir outras linhas de vida, em que o respeito à rotina, ao habitar a cidade e à vida sejam efetivamente garantidos



Notas

1 Banco de dados sobre o Brasil urbano, hoje situado na Universidade de São Paulo e coordenado pela professora Bianca Freire-Medeiros

2 Machado da Silva (2002, 2008, 2010); Márcia Pereira Leite (2008, 2012); Gabriel Feltran (2011);

Referências

DAS, V. **Vida e Palavras**. A Violência e sua Descida ao Ordinário São Paulo: Editora da Unifesp, 2020.

DEWEY, J. **Logic: the theory of inquiry**. Nova York: Henry Holt, 1938.

FELTRAN, G. de S. **Fronteiras de tensão**:

política e violência nas periferias de São Paulo. São Paulo: Editora Unesp, 2011.

JAMES, W. **Pragmatismo e outros textos**. São Paulo: Abril Cultural, 1979.

LAUTIER, B. Os amores tumultuados entre o Estado e a economia informal. **Contemporaneidade e Educação**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, p. 59-91, maio 1997.

LEITE, M. P. Violência, risco e sociabilidade nas margens da cidade: percepções e formas de ação de moradores de favelas cariocas. In: MACHADO DA SILVA, L. A. (org.). **Vida sob cerco**: violência e rotina nas favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.

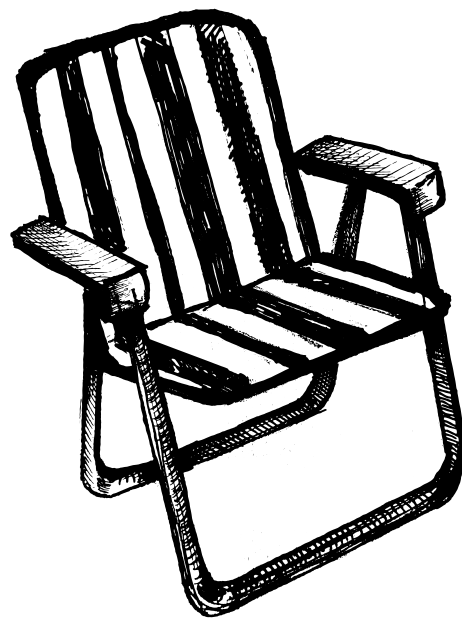
LEITE, M. P. Da "metáfora da guerra" ao projeto de "pacificação": favelas e políticas de segurança pública no Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Segurança Pública**, São Paulo, v. 6, n. 2, p. 374-389, 2012.

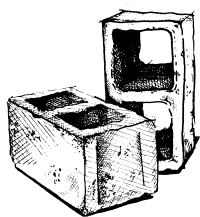
MACHADO DA SILVA, L. A. A continuidade do problema da favela. In: OLIVEIRA, L. L. (org.). **Cidade: história e desafios**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

MACHADO DA SILVA, L. A. (org). **Vida sob cerco**: violência e rotina em favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.

MACHADO DA SILVA, L. A. "Violência urbana", segurança pública e favelas: o caso do Rio de Janeiro atual. **Caderno CRH**, Salvador, v. 23, n. 59, p. 283-300, maio/ago. 2010.

MENEZES, P. V. **Entre o fogo cruzado e o campo minado**: a pacificação de favelas cariocas. Rio de Janeiro: Edufrj, 2023.



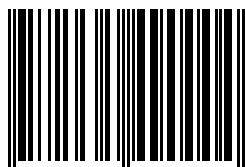


LAUE

LAJE

Laje é uma publicação do ¡DALE! – Decolonizar a América Latina e seus Espaços, grupo de pesquisa vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. Dedica-se ao giro decolonial latino-americano, às epistemologias do sul e à descolonização do conhecimento, priorizando uma produção transdisciplinar em interseção com diferentes dimensões do urbanismo, da paisagem e da arquitetura.

ISSN: 2965-4904



9 772965 490004

ISSN: 2965-4904