

FLUXOS URBANOS E PODER: O RIO DE JANEIRO E O GOVERNO DOS TRANSPORTES

URBAN FLOWS AND POWER: RIO DE JANEIRO AND THE GOVERNMENT
OF TRANSPORT

FLUJOS URBANOS Y PODER: RÍO DE JANEIRO Y EL GOBIERNO
DEL TRANSPORTE

Leandro José Carmelini

■ Doutorando do Programa de Pós-graduação em Comunicação e Cultura da Escola de Comunicação da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, na linha de pesquisa Mídia e Mediações Socioculturais. Desenvolve os seguintes temas de pesquisa: cidade, transportes, algoritmos, cognição e subjetividade. É Biólogo e mestre em Comunicação e Cultura.

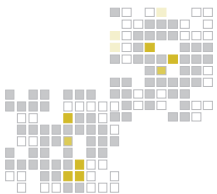
■ E-mail: lcarmelini@gmail.com

Danichi Hausen Mizoguchi

■ Professor Adjunto do Departamento de Psicologia e do Programa de Pós-graduação em Psicologia da Universidade Federal Fluminense – UFF. Pesquisa temas como subjetividade e experiência urbana, subjetividade e microfascismos, questões transversais entre arte, clínica e política e as modulações contemporâneas do poder.

■ E-mail: danichihm@hotmail.com

179



RESUMO

Este texto discute poder e transporte. Modais locomotivos são máquinas comunicacionais, pois contribuem para a organização do comum urbano, mas são também agentes importantes do encaixe entre Estado, capitalismo e cidade. A discussão versa sobre a cidade do Rio de Janeiro, em particular sobre dois momentos históricos marcados por reformas urbanas e implementação de infraestrutura viária: as gestões de Pereira Passos, entre 1902 e 1906, e de Eduardo Paes, entre 2009 e 2016. Defendemos a hipótese de que a estruturação viária carioca serve, historicamente, ao constrangimento das intensidades urbanas.

PALAVRAS-CHAVE: TRANSPORTE; PODER; COMUM; CIDADE.

ABSTRACT

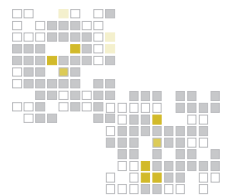
This text discusses power and transportation. Locomotive modes are communicational machines, as they contribute to an organization of the urban common, but they are also important agents of the fit between State, capitalism and the city. The discussion is about the city of Rio de Janeiro, in particular about two historic moments marked by urban reforms and the implementation of road infrastructure: the management of Pereira Passos, between 1902 and 1906, and Eduardo Paes, between 2009 and 2016. We defend the hypothesis that the carioca road structure historically serves to constrain urban intensities.

KEY WORDS: TRANSPORTATION; POWER; COMMON; CITY.

RESUMEN

Este texto trata sobre la poder y el transporte. Los modos locomotoras son máquinas comunicacionales, ya que contribuyen a la organización del común urbano, pero también son agentes importantes del encaje entre Estado, capitalismo y ciudad. La discusión es sobre la ciudad de Río de Janeiro, en particular sobre dos momentos históricos marcados por las reformas urbanísticas y la implementación de la infraestructura vial: la gestión de Pereira Passos, entre 1902 y 1906, y Eduardo Paes, entre 2009 y 2016. Defendemos la hipótesis de que la estructura vial carioca históricamente sirve para restringir las intensidades urbanas.

PALABRAS CLAVE: TRANSPORTE; PODER; COMÚN; CIUDAD.



1. Introdução

No presente artigo, discutem-se as relações de poder (Foucault, 2006) e o transporte na cidade do Rio de Janeiro. Interessa-nos, sobremaneira, dois momentos específicos: as gestões de Pereira Passos, entre 1902 e 1906, e de Eduardo Paes, entre 2009 e 2016. Partimos do pressuposto de que os modais de circulação e de mobilidade modernos são infraestruturas importantes para o encaixe dos estratos estatais e das axiomáticas do capitalismo sobre os fluxos intensivos da cidade – e que, assim, conduzem modos de existência específicos na superfície urbana. Se toda relação de poder é um conjunto de ações que “induz, incita, seduz, facilita ou dificulta” outras ações (Foucault, 2013, p. 288), é preciso entender os efeitos das políticas de transporte na condução das vidas hoje, quando o diagrama de poder já indica uma modulação algorítmica do capitalismo.

2. Cidade, Estado e Capital

A cidade e o Estado não se confundem. Para diferenciá-los, Gilles Deleuze e Félix Guattari (2012) chamaram a atenção para dois jogos: o xadrez e o go. Para o autor duplo de *Mil Platôs* o xadrez é um jogo de Estado, porque nele as peças são codificadas, têm propriedades irremovíveis e trajetórias características. Já os peões do go são pastilhas sem marcas próprias – ou melhor, pastilhas em que as funções não são dadas *a priori*, e dependem da situação em que se encontram. O xadrez, portanto, assim como o Estado, é mais institucionalizado. No go, assim como na cidade, o movimento se torna perpétuo.

A cidade é uma máquina social que produz *sínteses disjuntivas* (Deleuze; Guattari, 2012): atratividade, colisões e diferenciações. É uma espécie de ímã (Mumford, 1965), que impõe gravidade à heterogeneidade sem que o fluxo e a aglutinação se resolvam em unificações ou totalizações, mas fazendo com que se configurem como arranjos

moventes de encontros. Já o Estado captura os fluxos (Deleuze; Guattari, 2012), funcionando como força de ordenação e centralização. Existe, assim, uma diferença de modo entre essas maquinações que expõe certo embate ontológico. Em uma fórmula próxima à que Pierre Clastres (1975) encontrou para os guayakis, talvez possamos afirmar que, em alguns sentidos, a cidade está contra o Estado.

O capitalismo emerge em concomitância com o advento da função estatal moderna. Os mecanismos fundamentais do sistema descrito por Marx “podem ser preparados nas cidades, mas eles só funcionam como mecanismos de acumulação, de aceleração e de centralização à medida que são apropriados pelo Estado” (Deleuze; Guattari, 2012, p. 164). Se a cidade diferencia os fluxos, o Estado produz circuitos para organizá-los. O capitalismo, porém, tem relação ontológica com a desterritorialização – em um processo que ao mesmo tempo o nutre e o ameaça (Deleuze, 2017). Nesse jogo de estímulo, contenção e captura dos fluxos, o capitalismo está sempre sob o risco de se desorganizar irreversivelmente – e é por isso que tenta governá-los.

Se o Estado moderno e o capitalismo organizam os fluxos urbanos, os sistemas de transportes devem estar no centro da conexão capitalismo-Estado-cidade. As instituições disciplinares confinam os corpos, e os transportes modernos disciplinam o espaço público e gerenciam os encontros possíveis, constringendo o fluxo intensivo das cidades. Trata-se, portanto, de um modo de pôr não apenas os indivíduos em função do capitalismo, mas também os agrupamentos, as conexões, a comunicação – em suma, um modo de indução do *comum* que se dá a partir da condução do corpo.

A noção de comum aqui tem caráter ontológico (Motta; Mizoguchi, 2019); refere-se ao primado da indeterminação dos encontros na subjetividade e na cidade. Assim, “pensar a cidade e



a subjetividade deveria ser a mesma coisa, desde que ambas fossem remetidas à dimensão de exterioridade que lhes é comum” (Pelbart, 2000, p. 45). Duas afirmativas se cruzam nessa conceitualização: a primeira se refere ao primado da indeterminação subjetiva; a segunda, ao primado da indeterminação espacial. Em suma, referem-se a um primado geográfico da subjetividade. Se esta é um efeito da indeterminação dos encontros, isto é, do comum, ela é antes espacial que temporal, pois um encontro que não seja consigo mesmo pressupõe um terreno que excede o interior do sujeito cognoscente. Nos termos de Paul Virilio (1989, p. 136), “o espaço é o que impede que tudo ocupe o mesmo lugar”.

Se o processo de subjetivação antecede as invaginações temporais que chamamos de subjetividade, é porque, fora do indivíduo, entre sua membrana sensível e o mundo há sempre um *entre* não codificado, por onde a intensidade dos encontros pode se manifestar (Massey, 2013). As formações urbanas são fenômenos caracterizados pela proliferação de modos e, portanto, pela maior possibilidade de encontro com a diferença (Caiafa, 2007). É justamente na moldagem e na modulação dos encontros que pensamos operar os equipamentos modernos e contemporâneos de transporte.

Tomando os transportes como analisador, pode-se dizer que o capitalismo é comunicacional. Considerando-se a sociedade de controle (Deleuze, 2010) e o *trabalho imaterial* (Negri; Lazzarato, 2001), o paralelo entre trabalho e locomoção se aprofunda, já que a relação sobre a qual os transportes já operavam ganha nova camada tecnológica à medida que se opera uma “governamentalidade” do *comum*. Governamentalidade é um termo que Michel Foucault propôs em *Segurança, território e população*. É assim que, em uma primeira definição, o termo é a apresentado:

[...] um conjunto constituído pelas instituições, os procedimentos, análises e reflexões, os cálculos e as táticas que permitem exercer essa forma bem específica, embora muito complexa, de poder que tem por alvo principal a população, por principal forma de saber a economia política e por instrumento técnico essencial os dispositivos de segurança (Foucault, 2008, p. 143-144).

Sabe-se que os diagramas de poder modulam na história: diagrama de soberania, diagrama disciplinar, diagrama biopolítico, diagrama de controle são alguns nomes que explicitam o modo como o governo das existências se deu ao longo do tempo. Rouvroy e Berns (2018) indicam que vivemos sob o diagrama da “governamentalidade algorítmica”. Tal modelo governamental atua por meio de três operações simultâneas: a) coleta automatizada de dados; b) armazenamento e processamento de dados; e c) intervenção nos comportamentos. Via de regra, os variados dispositivos *online* espalhados pelas cidades são responsáveis pelo processo coleta; o armazenamento e o processamento são operações quase sempre privadas e veladas; e a intervenção comportamental ocorre normalmente através das telas dos computadores e *smartphones* – em breve, talvez, principalmente pelas lentes de Realidade Virtual e Aumentada. Trata-se, portanto, de uma infraestrutura científica e material, que produz conhecimento sobre os indivíduos e intervém sobre eles para prever e modificar suas condutas (Zuboff, 2018).

Evidentemente, essa operação produz também novos modos de sistematizar os deslocamentos urbanos. A proliferação de serviços como Uber, bicicletas e patinetes, compartilhados nas metrópoles, e a dependência crescente de *gadgets* como GPSs, câmeras e mapas online são indícios disso.



Estamos diante da ascensão de um paradigma cerebral e sináptico, reticular, de organização dos fluxos urbanos, que parece estar se sobrepondo ao modelo sanguíneo dos séculos XIX e XX – o que não se faz sem que tenha havido alterações no diagrama de poder.

2.1 O Rio de Janeiro e as reformas urbanas

Os diagramas de poder se agenciam. O fim da escravidão produziu simultaneamente novas liberdades e limites, assim como a passagem da disciplina para o controle fragiliza dispositivos à medida que lança novos. Considerando-se a relação entre capitalismo e transportes, é possível conectar duas reformas urbanas da cidade do Rio de Janeiro. A primeira, no começo do século XX, na gestão de Francisco Pereira Passos, foi marcada pelo higienismo de inspiração haussmaniana. A segunda, na gestão Eduardo Paes, foi motivada pelos megaeventos que ocorreram no país e na cidade nas duas primeiras décadas do século XXI.

A questão dos transportes é central nesses dois momentos. Os transportes terrestres, marítimos e fluviais já eram fundamentais à colônia, mas é com o advento e a proliferação do trabalho livre, da eletricidade e dos motores à combustão que os modais terrestres ganham protagonismo governamental. Começa-se a montagem de uma certa urbanidade disciplinar tropical. Na Primeira República três modais se destacam no Rio de Janeiro: ônibus, bonde e trem. Os dois primeiros privilegiam a circulação local das regiões Sul e Centro, nas quais residiam as elites. O trem, antes restrito à mineração, se expande para conectar as zonas Norte e Central, cujo fluxo pendular passará a ser, em maioria, de ex-escravos, operários e trabalhadores autônomos que cumpriam carga horária nas zonas Centro e Sul.

O ano de 1870 é um marco histórico no desenvolvimento da cidade. Nele, primeira vez, “os dois primeiros elementos impulsionadores

da expansão da cidade (bondes e trens) passam a atuar sincronicamente” (Abreu, 2013, p. 37), fixando a clivagem Norte-Sul tão marcante na história carioca. Doravante, a infraestrutura locomotiva que se ergue terá por referência essa matriz. Pereira Passos teve participação decisiva nesse processo. Sua gestão como prefeito se inicia em 1902, mas sua influência na urbanização carioca remonta aos anos de 1856 a 1860, período em que estudou na França e acompanhou as reformas parisienses. Entre os anos 1860 e 1870, já em território brasileiro, Passos participou da expansão ferroviária no Rio de Janeiro. Mais de quarenta anos antes de *Bota-abaixo*¹ já era possível notar as inspirações higienistas de Passos e sua relação com as estruturas viárias.

Na gestão de Eduardo Paes, houve uma série de novidades em relação à mobilidade urbana:

- a) o Bilhete Único: sistema de bilhetagem eletrônica que integra os modais coletivos;
- b) o BRT, ou a *metronização* dos ônibus em calhas exclusivas e expressas, uma tentativa de dar agilidade aos fluxos da Zona Oeste e da Zona Norte em direção ao Centro;
- c) o sistema BRS, que fez parte da chamada *racionalização* das linhas de ônibus e que incluiu o corte de canais arteriais diretos e o aumento da necessidade de baldeação entre as zonas;
- d) o VLT, que compõe o processo de *revitalização* do Centro, e a criação de um novo circuito sobre trilhos pelos pontos histórico-turísticos;
- e) a linha 4 do Metrô, que faz a conexão entre as zonas Sul e Oeste, local em que foi realizada a maior parte dos Jogos Olímpicos de 2016.

Além disso, foram inaugurados os teleféricos no Complexo do Alemão e no Morro da Providência, e houve a substituição do viaduto da Perimetral pelo Túnel Prefeito Marcello Alencar, uma das etapas do projeto Porto Maravilha. Foi

¹ Nome pela qual ficou popularmente conhecida a reforma urbana do Centro do Rio de Janeiro, organizada por Pereira Passos.



também na gestão Paes que se inaugurou o Centro Integrado de Mobilidade Urbana (CIMU) e que chegaram à cidade os serviços de transporte por aplicativos, como Uber e 99taxi.

Nesses dois momentos da cidade do Rio de Janeiro, percebe-se que o surgimento e a expansão de canais e modais de locomoção estão relacionados aos modos como a urbanidade carioca se desenvolveu: como suas tensões sociais foram agravadas, diluídas ou deslocadas e como cada parcela populacional foi integrada ou limitada no acesso ao espaço.

Conforme mencionado, a gestão de Pereira Passos foi fortemente influenciada por Georges-Eugène Haussmann, prefeito de Paris entre 1853 e 1870. Ambos compartilham um ideário de higiene que se relaciona ao fluxo viário – uma proximidade, antes de tudo, conceitual, na qual se conectam sangue, dinheiro e cidade. Richard Sennett (2008) defende que os pressupostos liberais de Adam Smith – circulação veloz e incessante de moeda – foram, por um lado, inspirados pela fisiologia sanguínea que William Harvey propôs no século XVII e, por outro, inspiradores da urbanidade moderna do século XIX. Fluxo sanguíneo, monetário e de corpos estão, assim, conjugados sobre o mesmo alinhamento conceitual no qual salubridade e saúde – econômica, espacial e corporal – equivalem à circulação veloz e funcional – do dinheiro, dos corpos ou do sangue. Aquilo que Foucault (2006), analisando o processo parisiense, chamou de “medicina urbana”, não é uma medicina do organismo e dos homens, mas uma medicina das coisas e dos espaços: “[...] uma medicina das condições de vida e do meio de existência” (Foucault, 2006, p. 92). Ela organiza os fluxos: tubulações subterâneas organizam águas e esgotos; ruas, avenidas e transportes organizam pessoas, mercadorias e dinheiro.

O higienismo das reformas parisiense e carioca legitimou não apenas o modelo sanitário-

circulatório que se materializou em sistemas locomotivos, mas também os meios: a remoção dos pobres dos centros. Fins e meios – circulação e remoção, transporte e habitação – estão juntos aqui, e são estruturais à urbanidade capitalista moderna.

Transversalmente às reformas cariocas, há marcações racistas que persistem para além das institucionalidades coloniais e que podem ser encontradas na infraestrutura viária. Ainda que as forças coloniais e modernizantes tenham chegado ao Brasil em períodos muito distintos e, quase sempre, como forças discursivas antagônicas, o modo como foram gestadas nos permite encontrar, por meio de marcas raciais, pontos nítidos de continuidade, fato que, de certo modo, caracteriza a experiência brasileira de modernização. Se há uma inspiração francesa nítida e declarada, a ponto de o Rio de Janeiro ser conhecido como a Paris dos Trópicos, há também as particularidades do nosso fator civilizatório fundante, que é o racismo, baliza e motor da infraestrutura que se ergue.

Na Europa, antes e junto dos miasmas urbanos e das ameaças bioquímicas, havia a temida figura da multidão (Le Bon, 2019). É sob influência da Revolução Francesa que a urbanização parisiense se dá (Foucault, 2006). No Brasil pós-escravista, contudo, junto com os a insalubridade e os levantes, o negro e seus costumes foram os primeiros signos de sujidade; logo, os primeiros alvos do higienismo (Sodré, 2019). Assim, a higienização que inaugura o capitalismo moderno no Brasil – que justifica o desenvolvimento dos sistemas de transporte e as remoções – tem por função primordial afastar os negros por meio de uma infraestrutura de imobilidade que, além de circuitos locomotivos funcionais, pressupõe a delimitação de espaços.

A urbanização carioca prolongou o racismo colonial e estrutural (Almeida, 2020) de outros modos. Por um lado, organizou circuitos para



fazer circular uma nova mão de obra assalariada, majoritariamente de migrantes europeus brancos. Por outro, organizou uma infraestrutura de distanciamento e imobilidade para os corpos pretos. Abole-se o caráter contratual de objetificação e, no mesmo golpe, estende-se uma rede de materialidades urbanas que perpetuam os desníveis raciais.

Se as tensões antiescravistas que marcam o fim do período colonial compõem um terreno moral e político favorável ao trabalho livre, é, em grande medida, o processo de urbanização que reorganiza e estabiliza as tensões dessa transição sistêmica, remontando, por outros meios, a assimetria racial que continuará sendo a marca mais profunda da divisão social brasileira. É, portanto, sobre uma sólida base racista que a urbanidade carioca – e, no limite, brasileira – se sustenta.

Uma vez que a rede viária é base da urbanização e do capitalismo moderno, entendemos haver, na matriz das tensões sociais do capitalismo brasileiro, uma relação entre transporte e racismo. Marcelo Yuka, um dos fundadores da banda musical “O Rappa”, escreveu que “todo camburão tem um pouco de navio negreiro” (O Rappa, 2014); arriscamos dizer que isso também vale para os transportes coletivos que conectam as zonas Norte e Centro da capital fluminense, como o trem. Há relação direta entre o fim da escravidão e a abertura de linhas férreas que ligam o centro da cidade carioca às regiões periféricas (Abreu, 2013).

Enquanto a escravidão estava sustentada moral e burocraticamente por uma distância institucional entre pretos e brancos, tolerava-se certa proximidade espacial. Os escravizados, dentro de uma sensível marcação de subalternidade, habitavam, muitas vezes, a mesma casa que os senhores. Contudo, com a aproximação jurídica entre os grupos étnicos, isto é, com a formalização da abolição, surge uma estrutura que garante a manutenção do distanciamento, desta vez físico,

desses corpos: uma equiparação jurídico-existencial que coemerge com uma infraestrutura de distanciamento espacial. Neste novo cenário territorial permitido pelos sistemas de transporte, os corpos pretos deixavam a posição formal de propriedade para participarem, ainda que como elemento a ser excluído, de um novo regime socioespacial centrado no trabalho livre.

Embora as desigualdades sociais, urbanísticas e locomotivas no Rio de Janeiro e no Brasil atual excedam as questões raciais, é importante não perder de vista o seu primado civilizatório. Apesar de não ser o único, o fator racial é inaugural, estrutural e insistente na urbanização e na produção dos sistemas de transporte da cidade e do país.

Além da conexão declarada com Pereira Passos (Tabak, 2012), a gestão de Eduardo Paes modula-se também tendo por inspiração o modelo da cidade olímpica construída em Barcelona para os “Jogos Olímpicos de Verão”, em 1992. Acrescenta-se ao higienismo do século XIX uma roupagem financeira e informacional. A cidade olímpica abre-se não apenas para as elites locais, mas para o fluxo global de Capital, e não apenas ao consumo e ao turismo, mas também à produção e exploração do território. É o que Vainer (2011) chamou de cidade-negócio: situação em que cidades de todo o mundo passam a competir pelo favoritismo do Capital especulativo. O Rio de Janeiro, que por muito tempo foi a capital administrativa e cultural do Brasil, no período de preparo para os megaeventos torna-se a capital financeira do mundo: “a capital do Capital” (Braga, 2015, p. 67).

Na gestão de Pereira Passos, a remoção dos mais de 20 mil habitantes do Centro esteve relacionada à expansão das linhas de trem para os subúrbios (Abreu, 2013). No período de Eduardo Paes, as remoções – em torno de 60 mil (Azevedo; Fauhaber, 2016) – também são simultâneas ao surgimento e à expansão dos diversos



equipamentos de transporte já listados². Nos dois casos, temos como resultado a estruturação de estratégias para se administrar o capital circulatório da população.

Se as remoções e a expansão da infraestrutura locomotiva conectam as duas gestões municipais, a chegada dos serviços de transporte por aplicativo sinaliza uma bifurcação. Ao contrário dos equipamentos construídos para os megaeventos, que se tornam ruínas funcionais, os sistemas algorítmicos, quase que independentemente do poder público e das elites locais, seguem em expansão.

Durante a gestão de Eduardo Paes, o Capital internacional fluía preferencialmente para os grandes empreendimentos que sediariam os eventos. A partir – mas também aquém – dele, porém, com a penetração das ações mediação algorítmicas no cotidiano, a cidade e seus encontros passam a ser explorados permanentemente por sistemas computacionais. O que se explora por meio desses novos equipamentos não são apenas os fluxos populacionais e monetários do cotidiano locomotivo, tampouco o solo urbano pela via da especulação imobiliária; por meio da *governamentalidade algorítmica*, se explora aquilo que parece ser o elemento mais valioso do capitalismo atual: os dados do comum.

Enquanto no modelo pendular a infraestrutura viária privilegiava os circuitos disciplinares, os circuitos atuais se atomizam para abranger toda a existência. Além dos tradicionais circuitos carboníferos, agora tornam-se recorrentes os movimentos radiais do silício. Movimentos breves e velozes, mediados por *softwares* e monitorados por GPSs, somam-se aos deslocamentos pendulares, remanescentes do século XX. Dentro das

calhas viárias de fluxo unidirecional, lento e ruidoso, surge um enxame multidirecional de microfluxos algoritmizados. Ao se observar o trânsito de uma área movimentada da cidade do Rio em 2021, a somatória desses dois modos – pendular e radial – fica evidente: em meio ao trânsito letárgico de carros, ônibus e caminhões, é possível notar dezenas de bicicletas fluindo em zigue-zague no estreito hiato de asfalto formado entre os veículos, além de inúmeros corpos a pé equipados com seus *gadgets* digitais.

No caso dos serviços tipo Uber, parece haver ao menos três novidades em relação aos táxis tradicionais: a comodidade da solicitação do serviço via *smartphone*, a sensação de segurança diante da identificação prévia do motorista/passageiro e o preço do serviço, por vezes equiparável ao do transporte público. Pela soma desses fatores e sua proliferação, o Uber e seus semelhantes, mesmo que pela infraestrutura automotiva clássica, também parecem atomizar os deslocamentos e contribuir para a montagem de uma organização menos massiva e mais individualizada dos fluxos urbanos.

Em 2018, no Rio, já existiam pelo menos cinco vezes mais motoristas de aplicativo do que taxistas (Silva, 2018). Entregadores de bicicleta de empresas como Rappi, UberEats e Ifood já somam mais de 30 mil, e parece haver uma tendência de multiplicação (BIKEBOYS, 2019). A suspeita é a de que os fluxos urbanos estejam se descentralizando, que o espesso fluxo pendular diário esteja se dispersado em capilares multidirecionais. A fuga das linhas duras e dos circuitos fechados, porém, não nos leva imediatamente a um fluxo mais livre. A flexibilidade do movimento, a multiplicação dos itinerários, das pausas e dos modais não surgem sem que um poder correlato se imponha: “Se o capitalismo não trancafia e disciplina, ou trabalha hoje menos com isso, é porque obtém efeitos mais convenientes com outros métodos” (Caiafa, 2002, p. 29).

² A reforma capitaneada por Eduardo Paes removeu mais pessoas, mas a reforma de Pereira Passos foi mais violenta em termos relativos. A população carioca em 1900 era, em média, de 700 mil habitantes, contra mais de 6 milhões nas décadas iniciais dos anos 2000. Ou seja, o *Bota-abaixo* removeu quase 3% da população da cidade, enquanto a reforma “olímpica” removeu 1%.

Também não há uma ultrapassagem completa de um diagrama para outro. O que parece se formar é uma zona mista entre os esquemas de poder, de modo que os mais recentes inflexionam e atualizam os antecessores. A tradicional clivagem Norte-Sul de que falamos e que, por outros meios, prolonga algumas das estratificações coloniais da cidade carioca, de algum modo permanece como substrato para esses fluxos radiais possíveis com a mediação algorítmica. São comuns, por exemplo, relatos de que a oferta de serviços tipo Uber (Oliveira, 2020) e Google Maps (Sturm, 2013) não alcança as regiões mais pobres da capital. De modo semelhante, os equipamentos de compartilhamento de bicicleta e patinetes, e mesmo a infraestrutura ciclovária implantada pelas prefeituras, não são distribuídos de modo igualitário para a população, e permanecem obedecendo àquela mesma cisão territorial, racial e econômica desenhada no fim do século XIX (Salgado, 2011). Por outro lado, quando a mobilidade mediada por algoritmos se torna um elemento importante dos processos contemporâneos de precarização do trabalho (Firmino; Cardoso; Evangelista, 2019), são os mesmos corpos periféricos que, mais uma vez, passam a atravessar a cidade para utilizar esses equipamentos (Bonduki, 2019), servindo agora de mão de obra barata ao novo regime mundializado de captura de dados e distribuição de mercadorias.

3. Conclusão

Neste texto pensamos a cidade do Rio de Janeiro pela perspectiva das relações de poder e da infraestrutura viária: a organização dos encontros – portanto, do *comum* – por meio dos sistemas de transporte. Os transportes, sobretudo os coletivos, foram entendidos aqui como elementos decisivos ao processo histórico de modernização: o encaixe dos estratos verticais do aparelho de estado e das axiomáticas capitalistas sobre os fluxos intensivos da cidade. Para abordar o problema,

foram escolhidos dois momentos históricos: o período entre 1902 e 1906, marcado pelas forças abolicionistas do fim do século XIX, pelos impulsos industriais vindos da Europa e pelas reformas urbanísticas comandadas por Pereira Passos; e o período entre 2009 e 2017, marcado pela prefeitura de Eduardo Paes e pelas reformas urbanas motivadas pelos megaeventos – principalmente a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Em comum aos dois períodos, a eferescência urbana e a implementação de infraestrutura viária. Em linhas gerais, defendemos que a estruturação viária carioca – e brasileira, de modo geral – serviu, historicamente, à estabilização das intensidades urbanas e esteve organizada em função da ordem estatal e dos circuitos do Capital.

Discutimos continuidades e inflexões entre os períodos, sempre com o objetivo de cartografar a superfície tensionada do contemporâneo. Localizamos, por um lado, uma persistência colonial na forma do racismo infraestrutural dos equipamentos viários, e, por outro, uma inflexão algorítmica, cujo efeito imediato nos parece ser uma organização automatizada e mundializada dos fluxos e encontros urbanos.

Essa inflexão contemporânea não implica uma superação dos estratos disciplinares do poder. Trata-se, antes, de um encaixe sobre eles, de modo a reorganizá-los. São inflexões que se processam no interior de um mesmo vetor capitalista e que, ao não superá-lo de uma vez por todas, acaba por energizá-lo. As inflexões viárias que resultam da proliferação dos dispositivos digitais são, antes de tudo, movimentos de recalibragem dos mecanismos capitalísticos de captura. Um índice importante disso é que, mesmo com a distribuição de sistemas tecnológicos sofisticados pelo corpo social, continua sendo possível tanto impor balizas funcionais, quanto localizar traços nítidos do substrato colonial montado e remontado ao longo dos últimos séculos.



Referências

- ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 2013.
- ALMEIDA, Silvio. *Racismo estrutural*. São Paulo: Editora Jandaíra, 2020.
- AZEVEDO, Lena; FAULHABER, Lucas. *SMH 2016: remoções no Rio de Janeiro Olímpico*. Rio de Janeiro: Mórula, 2016.
- BIKEBOYS' rodam 12 horas por dia e 7 dias por semana para ganhar R\$ 936. *Época Negócios* [online], 15 de setembro de 2019. Disponível em: <<https://epocanegocios.globo.com/Economia/noticia/2019/09/epoca-negocios-bikeboys-rodam-12-horas-por-dia-e-7-dias-por-semana-para-ganhar-r-936.html>>. Acesso em: 22 dez. 2020.
- BONDUKI, Nabil. Jovens, negros e da periferia, entregadores ciclistas por aplicativo enfrentam a barbárie da modernidade. *Folha de São Paulo* [online], 12 de agosto de 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/nabil-bonduki/2019/08/jovens-negros-e-da-periferia-entregadores-ciclistas-por-aplicativo-enfrentam-a-barbarie-da-modernidade.shtml>>. Acesso em: 17 out. 2020.
- BRAGA, Leonardo Izoton. *As cidades e o agora: a catástrofe entre tempos na metrópole carioca*. 2015. 108 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de pós-graduação em Psicologia da Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2015.
- CAIAFA, Janice. *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- CAIAFA, Janice. *Aventura das cidades: ensaios e etnografias*. Rio de Janeiro: FGV, 2007.
- CLASTRES, Pierre. *Sociedade contra o Estado*. Porto: Edições Afrontamento, 1975.
- DELEUZE, Gilles. *Conversações*. São Paulo: Editora 34, 2010.
- DELEUZE, Gilles. *Derrames II: aparatos de estado y axiomática capitalista*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Cactus, 2017.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platós: capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo: Editora 34, 2012. v. 5.
- FIRMINO, Rodrigo; CARDOSO, Bruno; EVANGELISTA, Rafael. Hyperconnectivity and (Im)mobility: Uber and Surveillance Capitalism by the Global South. *Surveillance & Society*, v. 17, n. 1/2, p. 205-212, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.24908/ss.v17i1/2.12915>
- FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 2006.
- FOUCAULT, Michel. *Segurança, território, população*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- FOUCAULT, Michel. *O sujeito e o poder*. In: DREYFUS, H; RANINOW, P. *Michel Foucault: uma trajetória filosófica. Para além do estruturalismo e da hermenêutica*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2013.
- LE BON, Gustave. *A psicologia das multidões*. São Paulo: WMF, 2019.
- MASSEY, Doreen. *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand, 2013.
- MOTTA, Clara Urzedo Rocha; MIZOGUCHI, Danichi Hausen. As ontologias do comum e a psicologia social: fragmentos de uma aposta. *Psicologia e Sociedade*, Belo Horizonte, v. 31, e188475, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1807-0310/2019v31188475>
- MUMFORD, Lewis. *A cidade na História*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1965.
- NEGRI, Antonio; LAZZARATO, Maurizio. *Trabalho imaterial*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- NEGRI, Antonio; HARDT, Michael. *Bem-estar comum*. Rio de Janeiro: Record, 2016.
- OLIVEIRA, Regiane. Como aplicativos reforçam segregação nas cidades. *Outras mídias* [online], 10 de janeiro de 2020. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/outrasmidias/como-aplicativos-reforcam-segregacao-nas-cidades/>>. Acesso em: 3 jun. 2020.
- O Rappa. *Youtube*, 26 ago. 2014. 4min35s. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=kVmOD1CtcPM>. Acesso em: 24 dez. 2020.
- PELBART, Peter. *A vertigem por um fio: políticas da subjetividade contemporânea*. São Paulo: Editora Iluminuras, 2000.
- ROUVROY, Antoinette; BERNS, Thomas. Governamentalidade algorítmica e perspectivas de emancipação: o dispar como condição de individuação pela relação. In: BRUNO, F; BRUNO, C.; KANASHIRO, M.; GUILHON, L.; MELGAÇO, L. (Org.). *Tecnopolíticas da vigilância: perspectiva da margem*. São Paulo: Boitempo, 2018. 107-140.
- SALGADO, Diego. *Bike Rio: bicicletas públicas, mas só na zona sul*. *Mobilize Brasil* [online], 12 de dezembro de 2011. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/1142/bike-rio-bicicletas-publicas-mas-so-na-zona-sul.html?print=s>>. Acesso em: 22 out. 2020.
- SENNETT, Richard. *Carne e pedra*. Rio de Janeiro: Bestbolso, 2008.
- SILVA, Jessica. Rio de Janeiro tem quase cinco vezes mais carros de aplicativos do que táxis. *Diário do Transporte* [online], 14 de maio de 2018. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2018/05/14/rio-de-janeiro-tem-quase-cinco-vezes-mais-carros-de-aplicativos-do-que-taxis/>>. Acesso em: 15 jan. 2021.



SODRÉ, Muniz. *O terreiro e a cidade: a forma social negro-brasileira*. Rio de Janeiro: MauadX, 2019.

STURM, Heloisa Aruth. Favelas desaparecem de busca no Google Maps. *Estadão* [online], 8 de abril de 2013. Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/noticias/geral,favelas-desaparecem-de-busca-no-google-maps,1018537>>. Acesso em: 25 de maio de 2020.

TABAK, Flávio. Em campanha, Paes tenta vincular sua imagem às transformações feitas por Pereira Passos. *O Globo Rio* [online], 2012. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/em-campanha-paes-tenta-vincular-sua-imagem-as-transformacoes-feitas-por-pereira-passos-5433676>>. Acesso em: 20 mar. 2020.

VAINER, Carlos. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PLANEJAMENTO URBANO (ANPUR), 14, 2011. *Anais...* Rio de Janeiro, 2011.

VIRILIO, Paul. *América: depoimentos*. Rio de Janeiro: Cia das Letras, 1989.

ZUBOFF, Shoshana. Big Other: capitalismo de vigilância e perspectivas para uma civilização de informação. In: BRUNO, Fernanda; CARDOSO, Bruno; KANASHIRO, Marta; GUILHON, Luciana; MELGAÇO, Lucas (Org.). *Tecnopolíticas da vigilância: perspectivas da margem*. São Paulo: Boitempo, 2018.

