

DA RABETA AO 4X4: A EXPANSÃO DA MODERNIDADE (E DE SEU COLAPSO) NA FRONTEIRA NORTE DO BRASIL

Tatiana Schor

*“Rios, pontes e overdrives,
impressionantes estruturas de lama.”*

Chico Science

O automóvel e seus elementos, signos de modernização por excelência, compõem um sistema complexo que redefine a configuração do espaço urbano. Numa cidade como Manaus, tal sistema impõe-se nos seus aspectos mais contraditórios. No centro da Amazônia, cercada de enormes rios e cortada por inúmeros igarapés, a cidade assiste à transformação do meio de transporte fluvial em transporte rodoviário. Troca-se a rabeta, pequeno motor utilizado em barcos regionais, pelas enormes camionetes 4x4, lá onde as vias fluviais são mais importantes e presentes que as estradas. Nas cidades equatoriais, o automóvel blinda-se contra o calor, mas aquece cada vez mais o clima urbano. Como explicar esse fenômeno que assola Manaus e as demais cidades brasileiras?

Da rabeta ao 4x4

Boa Vista, Roraima. Para cada dois habitantes, um carro. Manaus, capital da indústria no coração da floresta. Mais de 1.500 automóveis novos por mês na frota automotora da metrópole regional. Troca-se a rabeta, pequeno motor utilizado em barcos regionais, pelas enormes camionetes 4x4, lá onde as vias fluviais são mais importantes e presentes que as rodoviárias. Manaus, cidade de costas para o rio, afunda-se em viadutos e avenidas tórridas. Nas cidades equatoriais, o automóvel blinda-se contra o calor, isola o seu piloto do entorno, e aquece cada vez mais o clima urbano.

A fronteira de expansão agrícola do país, a fronteira da expansão do capital industrial e imobiliário, a fronteira do arco de fogo que devasta a Amazônia é corroída lentamente pela modernidade representada por seu arauto: o automóvel. É o nosso surfista prateado (preto ou cinza, pois até as cores dos automóveis se homogeneizam em cores sóbrias) avisando-nos do Galactus que vem para engolir a floresta. Dessa catástrofe, nem o quarteto fantástico nos salvará.

A preocupação com a preservação da floresta, da biodiversidade, da regulação do clima vem junto com o próprio nome da Floresta Amazônica. Todos se preocupam, porém, até o presente momento, os principais programas de pesquisa em meio ambiente do Ministério de Ciência e Tecnologia¹ não tratam da questão urbana e das implicações que a opção automobilística acarreta para as questões sociais e ecológicas. É fato também que a Região Amazônica tem entre 60-70% de sua população residentes em cidades, caracterizando-a, nos termos de Bertha Becker, como uma “floresta urbanizada”. A discussão, produção e fomento de ciência e tecnologia que gira em torno de temas ambientais ignoram em suas agendas os centros urbanos e, por conseguinte, as cidades, os povoados e vilarejos. Tratam tais espacialidades como “buracos negros” que devem ser evitados, como se esses ambientes socioecológicos² não fossem parte da natureza e não influenciassem o ecossistema. Discute-se a regulação do clima sempre com relação à necessidade da floresta em pé, mas nunca o automóvel – o calor por ele gerado, a devastação que ele implica – é levado em conta. Como de costume, nas discussões ambientais não se toca no ponto nevrálgico da questão.

Manaus: o caos a 40 graus

Oito e meia da manhã, sol a pino, é verão no norte e véspera de final de semana. Surgem no meio dos carros

¹ Principais programas de pesquisa referidos: o LBA (*The Large Scale Biosphere – Atmosphere Experiment in Amazonia*, ou Programa de grande escala da biosfera – atmosfera na Amazônia), o GEOMA (Rede temática de pesquisa em modelagem ambiental da Amazônia); o PPBIO (Programa de pesquisa em biodiversidade) e o PPG-7 (Programa piloto para a proteção das florestas tropicais do Brasil, proposto pelo grupo dos sete países industrializados, o G-7).

² HARVEY, David. *Justice, nature and the geography of difference*. London: Blackwell, 1996.
HARVEY, David. *Espaços de esperança*. Tradução de Adail U. Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2004.

parados em mais um engarrafamento vários jovens distribuindo panfletos dos feirões de automóveis que movimentam a capital. Mais carros para uma cidade que corre para se modernizar, construir viadutos, rasgar os últimos vestígios de florestas urbanas para dar espaço à circulação. Essa é Manaus, cidade rodeada por enormes rios e entrecortada por diversos igarapés que lentamente são canalizados para dar lugar a avenidas. A cidade redefine a configuração do seu espaço. Como não poderia deixar de ser, a modernização da sociedade e da cidade encontra no sistema automobilístico seus elementos. Nesse sistema, a modernização se impõe nos seus aspectos mais contraditórios. O trânsito já é realidade para o manaoara e o desejo por mais viadutos, avenidas e pontes constitui parte do ideário de uma cidade modernizada.

Manaus foi-se transformando ao longo do século XX por meio de diversos vetores, dentre os quais, e conforme o século encontrava o seu fim, a ampliação da infra-estrutura necessária para o estabelecimento do sistema automobilístico. São as pontes vetores importantes na determinação da expansão urbana entre as décadas de 20 e 60.³ Também o Plano Rodoviário do Estado, elaborado em 1949⁴, determinou a reconfiguração do espaço para adaptá-lo às necessidades do automóvel. É nesse período, de 1920-1967, conforme nos apresenta Oliveira⁵, que a opção pelo sistema automobilístico se sedimenta. A construção da Grande Circular em 1955 viabiliza então a expansão da cidade em direção ao leste. O traçado que vem com o Distrito Industrial privilegia o rodoviarismo no presente e no ideário do futuro. Fica clara a opção política pelo sistema automobilístico acima de qualquer outra alternativa possível de transporte e, por conseguinte, de desenho urbano.

Assim, o uso e o consumo do automóvel na cidade de Manaus crescem vertiginosamente. O censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para 2007 aponta um número alarmante de 191.347 automóveis, 54.413 motocicletas e somente 4.841 ônibus para uma população de 1.646.602 habitantes. Metrô, nem pensar. Quanto às catraias, outrora comuns na paisagem, sumiram das estatísticas e do transporte intra-urbano.

Do mesmo modo que os demais indicadores socioeconômicos, a frota de automóveis também representa a desigualdade da e na cidade. A tabela 1 ilustra a distribuição de domicílios com automóvel nas diversas Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH) configuradas pelo Atlas de Desenvolvimento Humano de Manaus (2006). Percebe-se que as UDHs com indicadores de desenvolvimento huma-

³ OLIVEIRA, José Aldemir de. *Manaus de 1920-1967: cidade doce e dura em excesso*. Manaus: Valer, 2003. p. 96.

⁴ OLIVEIRA, José Aldemir de. *Op. cit.* p. 97.

⁵ OLIVEIRA, José Aldemir de. *Op. cit.*

no mais altos são também as que possuem mais automóveis. A distância do centro, que poderia ser uma variável apontando maior porcentagem de automóveis por domicílio, aparentemente tem pouca relação quando comparada com a renda média desses bairros.

Em todas as UDHs apresentadas na tabela, houve um incremento na porcentagem de residências com automóvel, o que indica uma tendência crescente de incorporação desse veículo à vida das pessoas. Com isso, a importância do automóvel e das políticas pró-carro ganha um ideário, um discurso e uma prática central no planejamento da cidade. Tal qual está escrito, aliás, nos avisos das novas obras de intervenção urbana: *Cuidando do trânsito, cuidando de você.*

Tabela 1: Distribuição e incremento no número de automóveis na cidade de Manaus, 1992-2000.

UDH	Percentual de pessoas que vivem em domicílios com carro (1992)	IDHM 1991	Percentual de pessoas que vivem em domicílios com carro (2000)	IDHM 2000	Distância ao centro geográfico da cidade (km)
Maiores IDH-M's					
Flores - Parque das Laranjeiras	59,92	0,881	69,53	0,943	2,95
Nossa Senhora das Graças - Vieiralves/Adrianópolis	59,92	0,879	69,53	0,941	6,26
Parque 10 - Castelo Branco/Chapada - Conjuntos	57,74	0,869	63,01	0,907	4,81
São José - Área do Sesi/Coroado - Acariquara	52,87	0,834	66,05	0,912	7,56
Aleixo - Efigênio Sales/Parque 10 - Pq. Mindu, Shangrilá	52,87	0,848	66,05	0,915	5,65
Menores IDH-M's					
Igarapé do Quarenta	5,45	0,681	9,83	0,721	9,87
Coroado - Coroado I e II	5,34	0,705	11,61	0,705	6,79
Compensa - Compensa II	3,91	0,668	9,59	0,719	8,20
Colônia Terra Nova	3,58	0,657	7,14	0,708	4,46
São José - São José III e IV	3,58	0,672	16,44	0,742	10,21
Armando Mendes	3,22	0,674	11,04	0,730	10,51
Cidade Nova - Novo Aleixo, Amazonino Mendes	1,83	0,653	9,24	0,725	8,11
Novo Israel/Colônia Santo Antônio	1,74	0,652	14,04	0,725	1,85
Tarumã	1,68	0,617	6,69	0,687	5,66
Zumbi	1,64	0,637	7,19	0,714	9,83
Jorge Teixeira - Jorge Teixeira I e III	1,61	0,628	7,67	0,711	9,85
Tancredo Neves - Parte Alta	1,43	0,657	7,6	0,719	8,88
Colônia Antônio Aleixo/Puraquequara	0,43	0,635	5,14	0,670	16,38
Santa Etelvina	0,00	0,641	7,67	0,692	6,56
Jorge Teixeira - João Paulo	0,00	0,599	5,13	0,695	10,66
Jorge Teixeira - Santa Inês, Brasileirinho	0,00	0,617	7,31	0,667	11,80

Fonte: *Atlas de Desenvolvimento Humano de Manaus* (2006), organizado pela autora.

A modernidade de rodas

Para se entender o fenômeno que assola Manaus e as demais cidades brasileiras, é necessário destrinchar o objeto *automóvel*. No processo de identificação do homem moderno por meio de seus objetos de consumo, o automóvel tem papel especial (e essencial). O *sistema automobilístico*⁶ – tanto pela estandardização de determinadas estruturas urbanas necessárias para seu fluxo, quanto pelo significado do próprio objeto em questão – carrega consigo a modernização dirigida pela forma mercadoria. Essa *modernização automobilística* se apresenta como homogeneizadora de práticas sociais. Trata-se de um complexo sistema produtor de mercadorias que, com uma de suas mercadorias mais impositivas – o automóvel –, a partir da mercadoria-síntese – o dinheiro –, atingiu seu objetivo, produzindo “*uma rede social cuja trama abarca sem lacunas a terra inteira*”⁷. É o *One World*.⁸

Uma forma de se compreender o colapso a que pode conduzir o fenômeno que hoje toma corpo, é analisar o processo de modernização, que esgarçou o tecido social transformando tudo e todos em objetos-mercadorias prontos para exposição e consumo. O automóvel é objeto de desejo e materialização do desgaste socioespacial.⁹ Ler o automóvel para além de sua aparência – do belo, veloz, da poluição, do trânsito – é assistir ao *Auge e Declínio* da modernização.

Com o advento do automóvel e a partir de sua generalização, ficam ampliadas as possibilidades de locomoção. O fato é, sem dúvida nenhuma, um aspecto importante em relação tanto à individualidade quanto à sociabilidade do homem, isso porque redefine a autonomia com respeito ao tempo e principalmente ao espaço.¹⁰ Porém, junto com tal apropriação do espaço e do tempo, acontece o inverso: esse tempo e esse espaço tornam-se estranhos aos outros momentos da vida. No Amazonas, onde não existe uma rede rodoviária mas há um conjunto de extensos rios, o tempo e o espaço ainda são medidas concretas de dias e tamanho de motor. A pergunta formulada na mente colonizada pelo automóvel: “quantos quilômetros até Tefé?” recebe como resposta: “na enchente ou na vazante?”; e à questão “quanto tempo até terra firme?” contrapõe-se um glorioso “com que motor?”. As medidas de tempo e espaço referem-se a um conjunto muito mais amplo de variáveis do que as placas indicativas de distância tão difundidas no sistema automobilístico, em que o tempo se transforma em velocidade: em

⁶ DUPUY, Gabriel. *Les territoires de l'automobile*. Paris: Anthropos, 1995. (Collection Villes)

⁷ KURZ, Robert. *Os últimos combates*. 2. ed. São Paulo: Vozes, 1997.

⁸ KURZ, Robert. *Op. cit.*

⁹ SCHOR, Tatiana. A apropriação do espaço e a lógica do automóvel. In: CARLOS, Ana Fani; DAMIANI, Amélia Luisa & SEABRA, Odette C. de Lima (orgs.). *O Espaço no Fim de Século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p. 144-149.

¹⁰ SCHOR, Tatiana. *O automóvel e a cidade de São Paulo: a territorialização do processo de modernização (e de seu colapso)*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, FFLCH-USP, 1999.

¹¹ VIRILIO, Paul. *O espaço crítico*. Tradução de Paulo Roberto Pires. Rio de Janeiro: 34, 1993.

¹² LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. Tradução de Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991. (Série Temas)
LEFEBVRE, Henri. *Le révolution urbaine*. Paris: Gallimard, 1970. (Idées)

¹³ KURZ, Robert. *O colapso da modernização: da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial*. Tradução de Karen Elisabeth Barbosa. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

¹⁴ KURZ, Robert. Luz verde para o caos da crise. Tradução de Dieter Heideman e Tatiana Schor. *Cadernos do Labor*, série Autores Alemães, ano 1, número 1, Laboratório de Geografia Urbana, FFLCH-USP, 1996.

¹⁵ DEBORD, Guy. *La société du spectacle*. Paris: Gallimard, 1992.

quilômetros por hora¹¹; e o espaço em meio: meio para circulação, para locomoção. Não é uma questão de nova tecnologia, essas transformações não se dão por causa deste objeto técnico, o automóvel. É claro que o mesmo possibilita tais formas de alienação, porém ele, por si só, não aliena, afinal o que aliena é a forma mercadoria determinada pelo trabalho característico da modernidade. O problema não diz respeito ao conteúdo da técnica, mas sim à forma que esta assume na modernidade: a de mercadoria.

Vivemos numa Sociedade Urbana¹², na qual as relações sociais se dão mediadas pelo dinheiro (pela nota real de Real no bolso). O tecido urbano deve então ser visto como um conjunto de manifestações do predomínio de um sistema produtor de mercadorias sobre qualquer outra forma social.¹³ Tal modelo de urbanização está chegando ao seu limite – de espaço, de tempo e de saúde.

Entender o significado do termo *automóvel* é compreender como essa mercadoria se insere no cotidiano, como modifica o cotidiano e conseqüentemente o espaço urbano no qual o cotidiano se realiza. Isso porque o automóvel condensa em si duas propriedades fundamentais da sociedade moderna: ser *auto* e *mover-se*. Isto é, o automóvel define-se como propriedade privada, individual e móvel. Portanto, o supra-sumo da mercadoria. Pelo tipo de propriedade que representa, como objeto personalizado e por sua mobilidade, torna-se símbolo da modernização – considerada como um processo que individualiza, transforma tudo em dinheiro e instrumentaliza todo o conjunto de relações sociais que caem nos nexos da valorização.¹⁴

Além dessas características, o seu uso, seu consumo efetivo, realiza-se na esfera pública e não no âmbito privado e por isso participa da espetacularização da sociedade.¹⁵ É, sem dúvida, o produto perfeito para uma socialização individualizada, pois “liberta” o indivíduo dos constrangimentos sociais do transporte coletivo e das regras de convivência social – afinal estar no carro é sentir-se em casa.

A propriedade privada desenvolve-se em todos os seus termos na sociedade capitalista. É só nela que todos os objetos e aspectos da vida transformam-se em mercadorias. São essas características que fazem o automóvel importante para o desenvolvimento do capitalismo e para a inserção da modernidade nos mais remotos cantos do mundo. Se pensarmos que existe tecnologia para carros mais adaptados ao meio urbano (menores, com materiais recicláveis, elétricos, entre outros) e que existe também tecnologia de transporte

coletivo eficiente e, em alguns lugares, até uma “vontade política” de promover o transporte coletivo, como entender esse reinado do automóvel? Como compreender essa necessidade de ter um carro cada vez maior para se conseguir estacionar cada vez menos, cada vez mais veloz para andar mais devagar? O sentido tem que estar na vida. Então é esta vida – fragmentada e míope – que deve ser compreendida, pois tem como fim outra coisa que não ela: o objeto de consumo, o dinheiro.

A necessidade humana de mobilidade, quando atravessada pela modernização, culmina na mercadoria automóvel e no desenvolvimento do sistema automobilístico. Ainda uma vez lembremo-nos de que o consumo do automóvel, ao contrário do das outras mercadorias, se realiza na esfera pública, tornando-o assim um objeto semi-privado e semi-público. Daí os seus mistérios, representação de poder, status. Essa particularidade cria a possibilidade de analisá-lo na vida imediata. A modernização leva à homogeneização da vida imediata e das práticas sociais (nas quais se incluem as relações e estruturas sociais) por meio da mercantilização de todos os objetos e momentos da vida. Desse modo se constrói o *One World*. Não se trata simplesmente de um processo de homogeneização, é também um processo de individualização, constituindo o indivíduo liberto das relações pessoais de parentesco e religião, liberto igualmente da terra e dos meios de produção. Um indivíduo mônada-dinheiro, no sentido de que ele se relaciona com o outro e com a natureza por meio da forma mercadoria.

A (des)civilização automobilística

A modernização – muitas vezes chamada de processo de civilização – está relacionada a uma suposta “auto-regulação adquirida”.¹⁶ Aparece como regulada pelo indivíduo, porém a regulação é externa a ele, mônada-dinheiro, que não percebe a totalidade social a não ser em suas esferas separadas (economia, política, educação, público-privado). As transformações nos meios de transporte e, especificamente, no automóvel, com suas novas práticas e necessidades socioespaciais, são elementos que carregam consigo esse processo modernizador/civilizador. Por meio dele se generaliza, junto com as demais mercadorias, uma forma de conduta social (o como guiar e se comportar no volante, por exemplo). Nesse sentido, o processo de aprendizagem, *learning process*¹⁷ necessário a essa auto-regulação, é capital-imposto.

¹⁶ ELIAS, Norbert. *Technization and Civilization. Theory, Culture & Society*, London, vol. 12, n. 3, p. 7-42, 1995.

¹⁷ ELIAS, Norbert. *Op. cit.*

O *learning process* faz parte da idéia e do fato de que em algumas sociedades os motoristas não estão adaptados à *era do automóvel*, necessitando por parte dos governantes programas de *educação de trânsito*. Tal processo não é pacífico, muito pelo contrário, a introdução da modernização, particularmente pelo automóvel, implica morte: a Cruz Vermelha estima que 70% dos óbitos relacionados a acidentes automobilísticos estarão localizados nos países em desenvolvimento no século XXI; quanto à cidade de Manaus, as cifras de mortes violentas causadas pelo automóvel crescerão exponencialmente.

O automóvel e o sistema automobilístico são uma forma de territorialização desse processo, pois tornam homogêneas não só as relações sociais, mas também o espaço e o tempo pela potência da máquina e pela standardização dos signos e práticas relacionadas a esse sistema.

Além disso, os limites do consumo dessa mercadoria representam muito bem os limites do processo de modernização. Afinal o automóvel representa um passo adiante no processo civilizatório, no sentido de que diminui as distâncias no mundo e o integra. Mas, constitui retrocesso ou também um processo (des)civilizatório, pois se apresenta como um dos maiores responsáveis por mortes (violentas) deste início de século. Pode-se, nesse sentido, pensar na existência de um limite no processo civilizatório, que é também um limite no próprio processo de modernização. Para melhor compreender tal limite, basta levarmos em conta as duas características principais da modernização aqui analisadas: quanto mais individualizada e homogeneizada a sociedade, maior a supremacia aparente do indivíduo com relação ao coletivo; na verdade, porém, ocorre exatamente o contrário: quanto mais individualizada a sociedade, maior a necessidade do coletivo, mesmo que de uma forma negativa e inconsciente. Ninguém mais produz para o seu próprio consumo, cada um sente-se completamente liberto das relações sociais outras que não sejam as do mercado (nossa segunda natureza, onde tudo pode ser trocado por dinheiro); e quanto maior a homogeneização, mais desesperadora é a busca por ser diferente e único. Essa negação do processo tem como exemplo claro os novos grupos sociais formados nas últimas décadas: os *clubbers*, os *freaks*, *hippies*, *neo-hippies*, *heavy-metals*, *skinheads*, *neo-nazistas*, *hip-hop*, *galerosos*, entre outros, que travam violentos combates entre si e com os que estão ao seu redor.

Os indivíduos estão de tal forma socializados (abstratamente) que, tanto a produção material quanto a de suas

relações podem ocorrer em qualquer lugar do mundo, ao mesmo tempo, e associadas. Pode-se produzir o mesmo automóvel no Brasil ou na Alemanha, pode-se montar um carro em um determinado lugar, sendo que todas as suas peças foram produzidas em outros lugares (veja o caso dos carros Mondeo e Palio). Instituem-se formas de coerção social que não são mais específicas a uma determinada sociedade, mas que estão generalizadas no mundo inteiro, tais como as multas de trânsito: além da forma de coerção, as máquinas são as mesmas (umas tecnologicamente mais avançadas, outras nem tanto) em todos os países.

Esse automóvel do *One World* é, na aparência, cada vez mais individual: o indivíduo o consome, mas o ato é feito em público, no âmbito coletivo. Tem-se então o entrave do processo de modernização: quanto mais o indivíduo quer utilizar o seu carro, menos ele consegue. Afinal se todos tiverem um carro e quiserem consumi-lo ao mesmo tempo, concretizando a individualidade, não poderão evitar o estacionamento forçado – a *trava*.¹⁸ Quanto mais iguais forem os carros, maiores serão as tentativas de modificar as aparências, para tornar cada um único, porém, homoganeamente igual. A trava seria o limite da propriedade privada e a homogeneidade desesperadora, o limite desta sociedade que se transforma crescentemente em espetacular, isto é, puramente voltada para as aparências.

O automóvel como representante fiel do capital, inserido na lógica de ocupação do solo, objetiva-se socialmente nos lugares, sobretudo nas grandes metrópoles. Não só ocupa o espaço e o tempo da sociedade moderna, mas também penetra nas profundezas da vida cotidiana, seja na metrópole, seja na pequena cidade do interior. Essa penetração se dá pelo estresse no trânsito, pela dificuldade de locomoção, pela falta de calçadas, pelo barulho ou pela paisagem que o envolve. Até o não uso é determinado pela necessidade de uso. O automóvel, tenha o indivíduo consciência ou não, faz parte de seu vivido e de seu imaginário.

O significado da penetração do automóvel em todas as esferas da vida nada mais é do que o fato de que o processo de modernização chegou a todos os pontos terrestres. É muito difícil pensar o século XX sem a presença marcante dessa mercadoria. Assim, o capitalismo como momento do processo de modernização no qual domina a esfera econômica, pode mais especificamente ser considerado como automobilístico. Poderíamos falar então de um *capitalismo automobilístico*.¹⁹

¹⁸ SCHOR, Tatiana. O Automóvel e o Desgaste Social. *São Paulo em Perspectiva*, n° 3, volume 13/jul-set/1999; *Revista da Fundação Seade*, São Paulo, 1999, p. 107-116.

¹⁹ KURZ, Robert. Luz verde para o caos... *Op. cit.*

Retratado na música, na literatura, no cinema, em algumas montagens teatrais, incorporando-se na linguagem cotidiana, o automóvel surge em todos os âmbitos não só como objeto, mas também como metáfora. Enfim, pelo fato de o uso do automóvel impregnar-se no jeito de ser do homem modernizado e de suas relações – eles se reconhecem pelo carro que possuem e não imaginam suas vidas sem *ele* –, podemos falar, então, de uma *cultura automotiva*. Daí nosso interesse estar voltado, neste momento, à questão da imposição do automóvel e da sedimentação da cultura automobilística em uma cidade como Manaus.

Qual futuro para Manaus?

Manaus se expande ocupando uma área urbana avassaladora. A imagem de satélite abaixo deixa claro o processo de crescimento urbano e a subjacente necessidade de se ter um automóvel para cruzar a cidade.

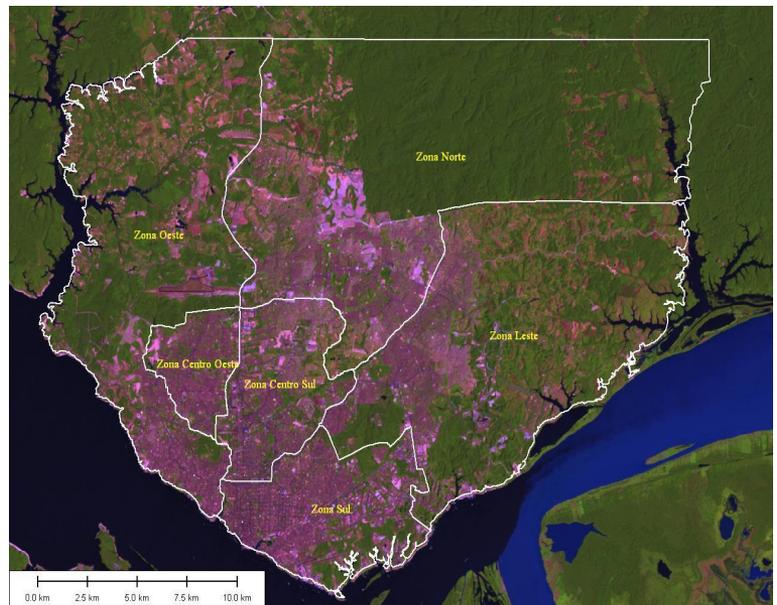


Figura 1: Vista de Manaus em imagem de satélite, 2003.

Ter a máquina se mistura com o ser cidadão. Cuidar da fluidez de seu uso significa cuidar do cidadão-usuário, consumidor. A cidade passa a ser compreendida como meio pelo qual o transporte, o deslocamento, ocorre. A estética urbana é aquela das grandes avenidas com palmeiras imperiais nos canteiros centrais, e *shopping-centers* com enormes estacionamentos. É a metrópole modernizada do *One World*.



Figura 2: Porto de Manaus na véspera de Natal, 2007. Acervo NEPECAB.

As alternativas possíveis mas utópicas, como um inovador sistema de transporte coletivo fluvial, são afastadas não só da realidade das políticas urbanas, mas, e principalmente, da imaginação e criatividade dos gestores. Os meios fluviais de transporte coletivo que existiam em Manaus, como os catraieiros, não só são abandonados, mas, e principalmente, são desestimulados. Uma cidade de costas para o rio e sua paradoxal opção pelo transporte rodoviário refletem essa mentalidade. O rio ainda impede a total dominação do sistema de rodovias, afinal as cidades interioranas são abastecidas e conectadas pelos barcos. Em Manaus, capital que abastece o interior, os carros fazem o encontro das águas.



Figura 3: A esperança de rabeta, Comunidade Boa Vista, Rio Negro/Amazonas, 2007. Acervo NEPECAB.

Tatina Schor é graduada em Economia, doutora em Ciência Ambiental, professora adjunta do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas e pesquisadora do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira (NEPECAB).
tschor@ufam.edu.br

As alternativas possíveis de um desenho urbano na dimensão do corpo se esvaem na crítica da “falta de fluidez”. Todo conhecimento de transporte ribeirinho é perdido quando a rabeta é substituída pelo 4x4, quando se prefere rasgar a floresta e a cidade com estradas, pavimentar caminhos quando muitos outros já existem, só que não comportando o tipo de sociedade em vigor, dominada pelo colapso automobilístico.

Do 4x4 percebe-se o de fora da janela como ameaçador. Da rabeta, olha-se o futuro com esperança. Quem sabe esse futuro promissor chegará um dia, quando o cifrão (\$x\$) não for suficiente para manter-nos vivos.