

## **UM PIRATA NA RUA : SOBRE PRÁTICAS URBANAS DESVIANTES E SEUS USOS DO MOVIMENTO**

Gabriel Schvarsberg<sup>1</sup>

**Resumo:** Questionando o modelo político que se estabelece pela proliferação de consensos, ao qual as políticas urbanas não têm escapado, a pesquisa opta pela apreensão da política da rua. Arrisca-se a experimentar diferentes padrões de significação e de práticas na produção da cidade, por meio de uma cartografia ao nível do chão, em interação com o Outro. Apresenta-se uma narrativa cartográfica com base no encontro com um sujeito ambulante cujas práticas urbanas singulares apontam para a instrumentalização do movimento como desvio de padrões culturais hegemônicos.

**Palavras-chave:** rua, desvio, movimento, sujeitos ambulantes.

O trabalho propõe um exercício crítico sobre alguns aspectos da experiência urbana contemporânea a partir do encontro com um habitante de uma cidade, cuja singularização dos modos de habitar esta cidade pode ser considerada uma prática marginal. Esta marginalidade, entretanto, tem menos o sentido de uma marginalidade criminosa – apesar de que existam dispositivos de poder que produzam tal sentido para suas práticas (e a luta do sujeito é, em parte, contra isso) – do que de uma marginalidade cultural, considerando que suas práticas singulares caminham às margens de uma cultura hegemônica; não sem fazer dela seus próprios usos oportunos.

Realiza-se uma cartografia cujo foco de investigação está nos *usos do movimento como prática de desvio* tanto de padrões dominantes da cultura urbana brasileira (pensando-se nos modos de vida das grandes metrópoles) quanto de dispositivos de poder e sujeição (Estado, políticas habitacionais, programas sociais, polícia). O sujeito deste encontro pode ser visto como parte de um grupo maior de

---

<sup>1</sup> Mestrando do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. [gabrielsberg@gmail.com](mailto:gabrielsberg@gmail.com)



praticantes urbanos desse tipo de desvio a quem podemos chamar de *sujeitos*<sup>2</sup> *ambulantes*. Estes podem ser moradores de rua, catadores de lixo, vendedores ambulantes, *bicicleteiros*<sup>3</sup>, loucos – indivíduos que trabalham, moram, sobrevivem, se expressam ou simplesmente se deslocam pelas ruas. Entre singularidades e sujeitamentos, os usos ambulantes das ruas por esses sujeitos carregam em comum a característica de que ao se realizarem no movimento, desviam em algum momento e em algum grau o significado sedentário do solo urbano enquanto *propriedade*<sup>4</sup>, atualizando-o enquanto *suporte* para atividades múltiplas.

O conjunto dessas práticas ambulatórias (compreendidas em sua heterogeneidade) configuram uma fina camada – imperceptível para alguns olhares demasiadamente encapsulados, de difícil captura para alguns dispositivos – que não é exterior, nem paralela aos usos consensuais da cidade, mas infiltra-se nesses, dotada de uma mobilidade e *arte-manhas* próprias, em movimentos oportunistas de entrada e saída. Suas práticas marginais constituem assim alternativas, devires outros para a cidade, seja por que são de fato ilegais ou porque não obedecem a princípios morais sedimentados na sociedade, mas que resistem a pressões e repressões por meio de embates e conflitos ou simplesmente desviam, tornam-se invisíveis, e assim lutam pelo direito de existir.

A partir de suas táticas cotidianas para a sobrevivência, o trabalho, o abrigo, etc. pretende-se também investigar as potências transformadoras que emergem da própria experiência da rua, mais especificamente de uma política da rua<sup>5</sup>, ou uma política

---

<sup>2</sup> Utilizamos a idéia de sujeito em acordo com Agamben, segundo o qual “sujeito seria o que resulta do corpo-a-corpo, da relação entre os homens e os dispositivos. Não há dispositivo sem processo de subjetivação. Sujeito teria então um duplo significado: de uma parte, é o que leva um indivíduo a ligar-se e a assumir uma individualidade, uma singularidade; mas também significa, sujeitamento a um poder externo” (AGAMBEN, 2009, p. 40-41).

<sup>3</sup> Chamamos aqui “bicicleteiros”, não o ciclista por esporte ou por lazer, nem o que circula por ciclovia, mas aquele que se locomove pelas ruas, sem equipamentos de segurança, enfrentando os automóveis geralmente na contramão.

<sup>4</sup> Como estamos falando de movimento, é importante incluir o automóvel particular na categoria do significado sedentário do solo, visto que o espaço que ocupa nas ruas assim como a postura da maioria dos condutores, configura-se como apropriação privada do solo à qual se associa uma reivindicação, cada vez maior, de domínio e legitimação desta privatização. Não parece ser preciso citar exemplos.

<sup>5</sup> Seria possível pensar uma distinção entre a “política da rua” e a “política na rua”. Esta última estaria mais relacionada às manifestações, passeatas, “marchas”, organizadas previamente. Aqui a política é significada em “ato político” e a rua escolhida estrategicamente em função da visibilidade, do impacto no sistema de circulação da cidade, etc. A rua é Palco. Já a primeira estaria relacionada à co-existências, conflitos e rearranjos cotidianos que se dão nas interações sociais nos e com os espaços (sintaxe) e significados (semântica) da rua. A rua é também protagonista. É claro que a “política da rua” surge

realizada ao nível do chão da cidade. Esta forma política parece estar associada a um *estado* característico que compõe a experiência das ruas e que seria responsável por possibilitar a realização de todo o tipo de atividade marginalizada ou, numa perspectiva mais ampla, aquilo que permitiria a coexistência e o cruzamento de fluxos e intensidades urbanas as mais heterogêneas. A palavra “estado” traz a idéia de condição provisória e variável para a experiência da rua, que se desvincula, assim, de possíveis determinações morfológicas, ainda que elas exerçam sua influência. Ao mesmo tempo, confere às práticas humanas sua importância fundamental. Trata-se então de um *estado de rua* que seria antes de tudo um fenômeno urbano e político na esfera do cotidiano que pode se instaurar, a depender de um conjunto de fatores envolvendo a oportunidade e o acaso, nas ruas, mas também em outros espaços da cidade. E com isso, a escolha de Brasília como campo de investigação, cidade em que a morfologia tradicional da rua foi desfigurada, torna-se valorosa.

Apresenta-se aqui o desdobramento de um encontro entre o pesquisador e um sujeito ambulante na cidade de Brasília sob a forma de uma narrativa cartográfica<sup>6</sup>. Não se trata simplesmente de dar voz ao outro e apresentar seu ponto de vista, nem de reproduzir um percurso, mas de *seguir*<sup>7</sup> *acoplado*: caminhar junto, lado a lado. A escolha da palavra *acoplamento* como modo de realização deste encontro indica que não se pretende uma absorção do conhecimento popular pelo erudito, nem uma fusão que criaria um terceiro saber, mas no sentido de que os dois saberes, preservando sua autenticidade e seus modos de fazer, se encontram para realizar algo conjuntamente.

### **Pirata do Asfalto: uma narrativa cartográfica**

**A Bicicleta** – Sob a sombra de uma árvore, um homem lê um livro, deitado sobre uma base de concreto coberta com papelão. A bicicleta ao lado; alguns objetos pelo chão. A

---

invariavelmente quando acontecem atos políticos *na* rua. Não se trata de defender uma em detrimento da outra, mas de esclarecer o recorte escolhido.

<sup>6</sup> Aproximo-me de Rolnik (2006) na perspectiva de uma cartografia para além dos mapas espaciais. Incorporo o cartógrafo-antropófago que absorve matérias de qualquer procedência e mais afeito à percepção das sensações, “do campo de forças vivas que nos afetam e se fazem presentes em nosso corpo”. A narrativa cartográfica seria assim inventada “ao mesmo tempo em que os territórios, as pontes e passagens que foram sendo percorridas. Ao mesmo tempo em que as personagens fictícias mais que reais” (p. 231).

<sup>7</sup> “Reproduzir implica a permanência de um ponto de vista fixo, exterior ao reproduzido: ver fluir, estando na margem. Mas seguir é outra coisa. Somos de fato forçados a seguir quando estamos à procura de singularidades de uma matéria ou, de preferência, de um material, e não tentando descobrir uma forma” (DELEUZE e GUATTARI, 1997, p. 40).

tranqüilidade do homem, que parece gozar deliberadamente a escala bucólica da cidade (algo que os brasileiros fazem cada vez menos), contrasta com a velocidade nervosa do fluxo de carros, que passa ao lado, na via expressa que os moradores da cidade apelidaram de eixinho.

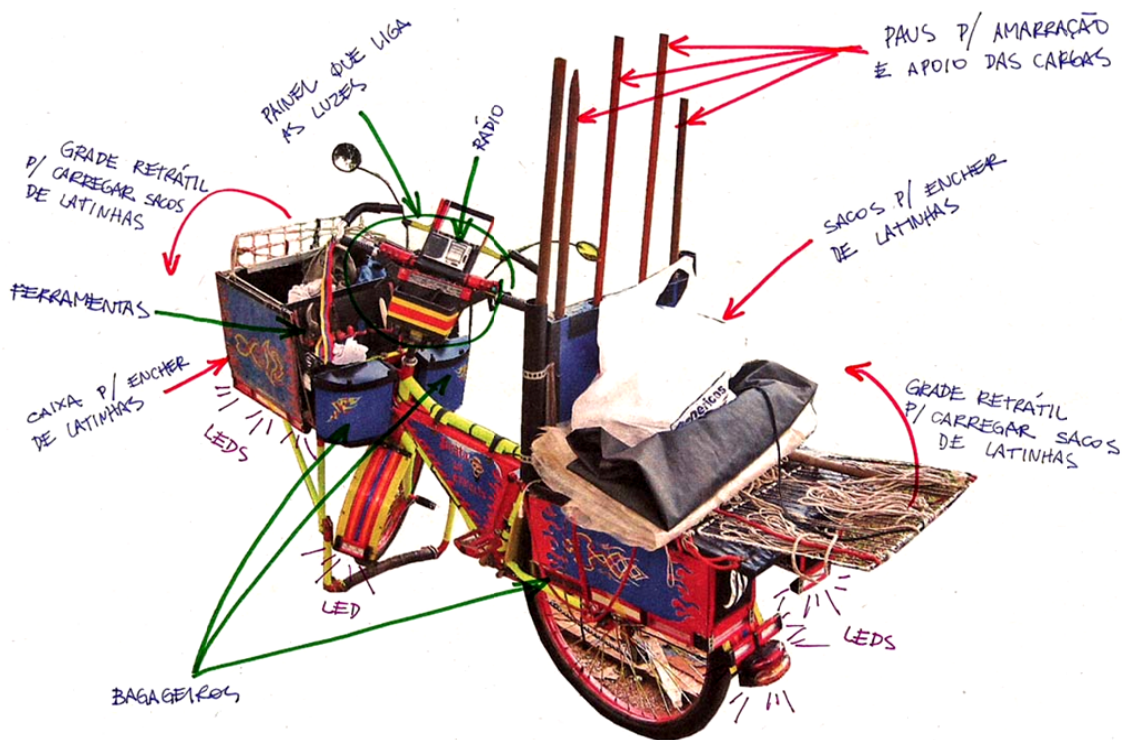


A bicicleta tem cores chocantes, um baú na frente, um grande bagageiro atrás, caixas nas laterais, um painel cheio de botões, luzes, desenhos, ferramentas e no quadro, uma placa de madeira onde se inscreve: “pirata do asfalto”. Assim é como ela era no momento daquele encontro. Antes teve outras formas, cores, apetrechos e nomes. Hoje já não é mais assim e não pára de mudar. E não porque seja apenas um veículo que o Pirata do Asfalto necessite constantemente aperfeiçoar. Suas transformações não são apenas de ordem funcional, mas também estética e afetiva. Confundem-se com a própria personalidade do condutor e isso é fundamental em sua existência. A bicicleta carrega assim, um sentido de obra, de criação, sempre inacabada, ou talvez de um lar ao qual sempre se pode tornar mais próprio.



O Pirata é um artesão-bricolador que tem a visão e a técnica para reciclar o lixo, conferindo novos usos ao que foi descartado por outros. Aos poucos, cada elemento da bicicleta tem sua origem desvendada. As adições à carcaça original são desenvolvidas a partir de elementos encontrados no lixo: placas, grades, caixas, papéis coloridos, fios elétricos, leds de brinquedos; inclusive suas ferramentas de trabalho são também provenientes do lixo. “Você não imagina o que dá pra encontrar ali”. Mas o sentido desta obra apenas se completa no uso, em movimento. Se catar recicláveis na cidade pode ser uma competição entre o crescente número de indivíduos que encontra neste trabalho sua fonte de renda, esses incrementos tornam a bicicleta, ou o

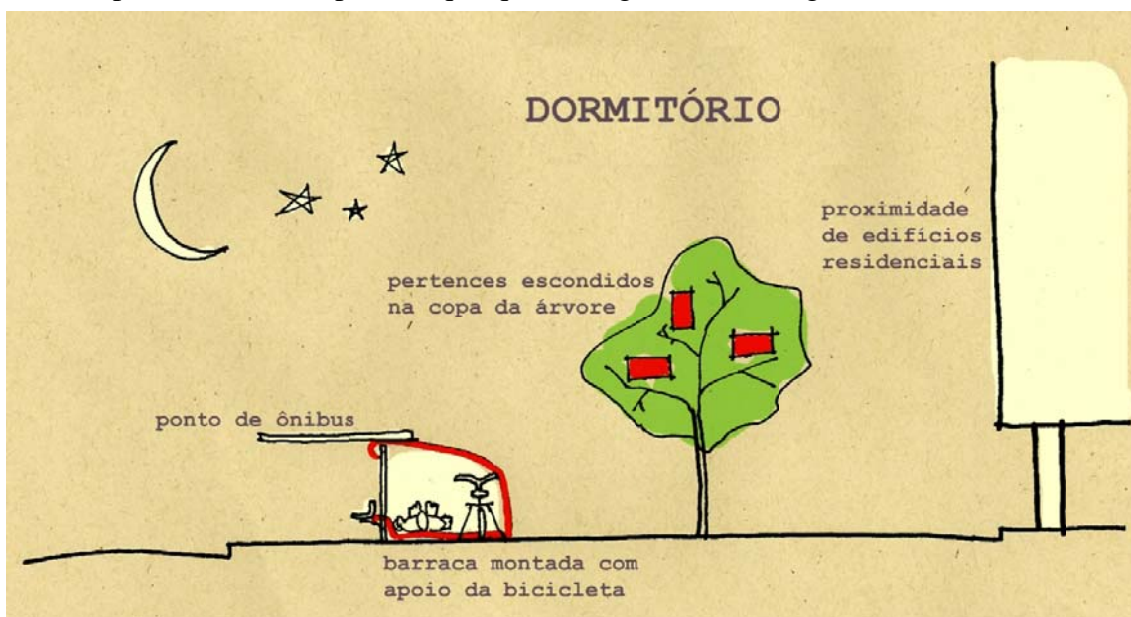
*corpo-bicicleta* do Pirata do asfalto extremamente eficiente nas operações de catar, empilhar, amarrar, equilibrar e deslocar sacos com latinhas e outros materiais recicláveis.



**habitar** – Este sujeito vive na rua, num habitar fragmentado. Chama seus dois principais pontos de “meu dormitório e minha área de estar”, distantes 200 metros um do outro. O dormitório é um abrigo montado todas as noites utilizando um ponto de ônibus e a bicicleta como suportes. Alguns pertences ficam guardados na copa de uma árvore próxima. Lá também fica escondido um reboque que se acopla à bicicleta nos finais de semana, quando consegue catar maior quantidade de latinhas. A área de estar é onde cozinha, lê um livro, trabalha em seu álbum, onde guarda fotos, ilustrações, escritos e recortes de publicações encontradas no lixo. É também onde faz a manutenção da bicicleta ou tira um cochilo. Fica por lá durante o dia quando decide não trabalhar.

Os dois pontos estão associados a uma movimentação contínua de 2 postos de gasolina e há uma adequação entre os fluxos de cada local e suas atividades. Pela noite dorme numa via local, residencial, com pouca movimentação, silenciosa, mas muitas janelas abertas e ouvidos capazes de se assustar com qualquer barulho mais estranho, além da presença de porteiros e vigias, o que lhe dá segurança. Mas permanecer ali durante o dia, com moradores caminhando ou passando de carro em velocidade baixa,

pode incomodar aquele padrão classe A: “não posso passar o dia lá porque suja a área”. Daí a importância de desaparecer qualquer vestígio de seu abrigo durante o dia.



Por outro lado, o ponto de estar acontece ao lado do fluxo intenso, porém indistinto de uma via arterial. Aos milhares de automóveis que passam ali, sua presença mal é notada. Mas um ato de violência não passaria despercebido: “aqui tem uma coisa: testemunha”. É tanto carro, que o barulho que pode inicialmente incomodar, transforma-se em pouco tempo num zumbido de frequência quase regular. Ao mesmo tempo, o tráfego de pedestres ali é rarefeito, deixando-o sossegado.



Com essa rotina “doméstica” espacialmente fragmentada, este sujeito ambulante borra os limites das idéias de propriedade, invasão e apropriação do espaço público. Qual a diferença de seu modo de habitar para o de seus colegas de profissão –

carroceiros, que costumam trabalhar em família e montar acampamentos com barracos em grandes lotes vazios e áreas públicas ocupadas pelo cerrado, constantemente alvo de remoções violentas pelo Siv-solo<sup>8</sup>? A resposta parece estar nos usos do movimento e do tempo na apropriação dos espaços. Sua habitação não se configura como invasão apenas porque não pretende definir um território exclusivo. O território existe, mas não se descola de seu corpo e se instaura apenas quando este está presente. O solo é sempre suporte, nunca se configurando como propriedade ou suas réplicas simbólicas.

No caso das ocupações de catadores no cerrado, se define um território de propriedade da família ou do grupo, ainda que este já nasça com os dias contados. No caso do Pirata, mesmo que, todos os dias, pontos específicos da cidade sirvam às mesmas atividades, elas têm duração efêmera e o território se dissolve assim que a atividade termina. Quando ele não está num ponto, qualquer outro indivíduo pode fazer usos diversos do mesmo local. A política de habitabilidade do pirata consiste assim, em profanar a *propriedade* e os *territórios sedentários* com os usos do movimento e do tempo sobre o espaço, sobrepondo a essas noções as de *suporte* e de *territorialidade*.

**trabalho ambulante** – O trabalho ambulante da catação, especialmente de latinhas (o alumínio é o “ouro branco” dos recicláveis), exige um ajuste de rotina muito peculiar à rotina dos outros habitantes da cidade para garantir uma boa eficiência que leve a uma renda razoável. Estamos no seu ponto de dormir, às 04 h da manhã, quando começa seu percurso. A barraca é desmontada em poucos minutos e guardada com os colegas do posto.

O Pirata segue pelas comerciais mais próximas parando em cada container de lixo. É um trabalho rápido e ritmado: o que interessa vai sendo jogado no chão. A prioridade é das latinhas, que são depois pisadas e jogadas no baú frontal. Outros elementos de valor comercial (papelão, fios elétricos cujo cobre é derretido e vendido) ou pessoal (como revistas e materiais que possam ser reutilizados) são separados em outros compartimentos. A dinâmica se repete em cada parada e quando o baú se enche entra em cena o bagageiro com seus sacos, paus e amarras.

Descemos a tesourinha e seguimos ziguezagueando o desenho repetitivo das ruas do plano-piloto passando por todas as comerciais, como que costurando uma das

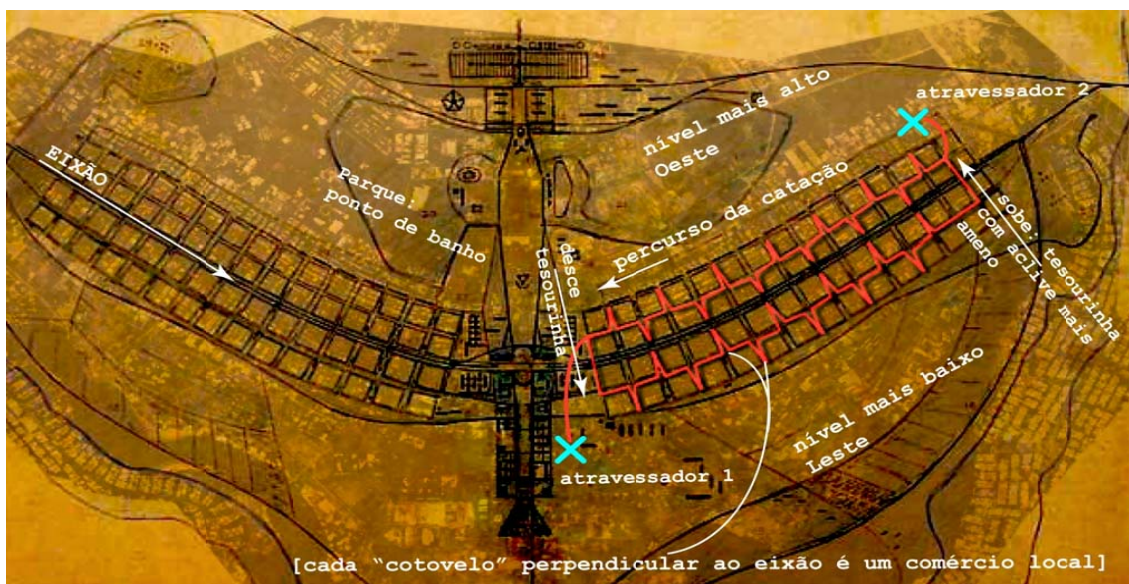
---

<sup>8</sup> Sistema Integrado de Vigilância do Solo. Órgão do Governo do Distrito Federal que age como polícia do solo em ações truculentas e repressivas a ocupações provisórias de catadores e moradores de rua, ou a ocupações de movimentos sociais ligados à habitação. Seus serviços, no entanto não se prestam aos casos de grilagem de áreas públicas ou ocupações ilegais da orla do Lago por empreendimentos privados.

asas do avião. Outro saco passa a ser preenchido. Eles vão sendo amarrados nos suportes feitos de cabos de vassoura e empilhados.

Estamos percorrendo o lado leste do eixo monumental rumo ao fim de uma Asa, ao longo das chamadas 200 e 400 que ficam em nível mais baixo. O ciclo é facilitado pela topografia: Chegando ao fim da Asa o Pirata cruza o Eixão<sup>9</sup> subindo ali outra tesourinha e aproveitando que neste ponto o desnível é mais ameno (todo ciclista sabe disso. Provavelmente os motoristas não percebam). Isso é importante considerando uma bicicleta carregada de peso. No lado de cima, lado oeste do eixo, percorremos o sentido inverso, costurando as comerciais das 100 e 300 segundo o mesmo desenho rumo ao ponto de partida.

Um ciclo se fecha começando onde terminou no fim da manhã com 8 a 10 Kg de material. Todas as comerciais de uma “asa” inteira foram percorridas. De carrinho cheio segue até um edifício no anexo da esplanada, ponto onde fica um dos atravessadores que compram os recicláveis de catadores. De bicicleta vazia, sobe para o ponto de estar, almoça um “marmitex” e repete o circuito, desta vez fazendo um ciclo e meio para chegar ao fim da tarde no fim da Asa Norte, onde vende o material coletado ao outro atravessador, uma oficina. A rotina, quase monástica, se repete nos dias de trabalho usual, cujo percurso diário atinge quase 40 quilômetros.



Ciclo de trabalho ambulante sobre as vias planejadas de Brasília. Montagem sobre desenho de Lúcio Costa e foto aérea atual.

<sup>9</sup> Nome popular do Eixo Rodoviário, aquele que segue longitudinalmente ao centro das Asas Sul e Norte e que cruza o Eixo monumental (o corpo do avião).

Quando está em movimento, o Pirata comporta-se de maneira curiosa e sua relação com o trânsito vai mudando gradualmente. Sua velocidade diminui na medida em que a bicicleta vai ganhando peso e volume. Esses dois efeitos levam a maior lentidão e esta demanda maior equilíbrio. Quando fica muito cheia, aquela bicicleta que já é estranha, torna-se mais ainda, onde mal se vê o ciclista em meio aos sacos de material empilhados. Lento, um tanto desengonçado e visivelmente instável, o corpo-bicicleta em seu estado avolumado transforma-se num objeto peculiar, mas paradoxalmente mais seguro no trânsito, pois ganha visibilidade e passa a figurar como um corpo estranho ameaçador aos automóveis, que buscam assim evitar aproximações. Percebo também que o Pirata do asfalto é um personagem conhecido, especialmente dos trabalhadores das comerciais e porteiros de prédios, que o vêem cotidianamente e esses afetos são cativados, sobretudo, pelo curioso artefato tecnológico de duas rodas.

A eficiência desta rotina e a necessidade de começar tão cedo convertem-se em condicionantes de seu modo de habitar. Renda e moradia estão completamente conectadas nesse estilo de vida.

*- veja bem, eu ganho bem aqui, mas é porque no final de semana eu começo 4hs da manhã. Se eu morar no entorno, não tem como eu chegar aqui 4hs da manhã. Desse jeito dá pra ganhar um dinheiro bom, mas o horário de trabalhar é complicado. Se eu venho do entorno, pego o primeiro ônibus 6hs da manhã, dependendo da cidade, pra chegar aqui 7:30, 8hs da manhã, aí eu não pego mais nada. Em vez de ganhar 50, 60 reais por dia, vou ganhar 20, 30 reais. Por isso é melhor guarda dinheiro e ficar por aqui mesmo.*

**na rua** – Viver na rua, neste caso, trata-se de uma escolha, da opção por um modo de vida, e não uma condição imposta por fatores externos, mas não é fácil. Há 18 anos foi espancado, na única ocasião em que foi assaltado; vejo suas cicatrizes. Passou também pelo constrangimento de uma captura forçada e “aprisionamento” pelo Centro de Triagem de Migrantes de Campo Grande, o CETREMI. Lá passou um mês realizando trabalho de limpeza urbana, com seus documentos e pertences confiscados, até que a quantidade de trabalho realizado fosse considerada “suficiente” para pagar sua passagem de volta a seu Estado. – Quem pratica triagem de gente e obriga a trabalho forçado, senão os nazistas? Pergunta indignado. Nas últimas chuvas pegou uma pneumonia pela umidade que vinha do chão, atravessando as camadas de papelão onde dorme. Experimentou o tratamento diferenciado (para pior) dado a moradores de rua, classificados como “andarilhos”, no serviço público de saúde. É preciso ter esperteza,

não dar motivos para ser perseguido, aprender macetes para viver na rua. Envelhecer na rua é “caixão”, mas com saúde e independência é possível, mas não é pra qualquer um.

*– Você aprende a viver na rua. Não mexer com droga. Isso aí é coisa que derruba o cara na rua rapidinho. Às vezes eu tô dormindo ali e me aparece algum lá. Tem um garçom de um restaurante dessa comercial aí que começou a fumar maconha lá no ponto onde eu durmo, e eu já falei pra aqueles policiais ali do exército: eu não mexo com isso. Moro na rua, mas não mexo com isso. [...] O cara vai ter que sair daí. Os caras, os PMs do exército, falaram: pode deixar que nós vamos correr com esse cara daí rapidinho. Pronto, me livrei de mais um já. Você aprende.*

Na ocasião descrita opera-se uma manipulação astuciosa da polícia a seu favor. O conflito é trabalhado de forma indireta, visando evitar que seu ponto seja ocupado com usos que atraiam dispositivos de repressão e que sua imagem possa ser associada a esses usos. Para isso ele não poderia acessar qualquer policial, mas aqueles que já cativou, que o conhecem. Se sua posição social enquanto morador de rua torna qualquer conflito direto um risco à manutenção de seus pequenos ganhos, aciona-se a astúcia que as operações táticas exigem, jogando com o poder, sem possuí-lo, num território que não é seu. Se a polícia é geralmente uma ameaça a sujeitos da rua, construir então afecções com alguns deles como forma de proteção e possibilitar um uso oportuno desse poder exterior. “A tática não tem por lugar senão o do outro. E por isso deve jogar com o terreno que lhe é imposto tal como o organiza a lei de uma força estranha. [...] a tática é movimento dentro do campo de visão do inimigo e no espaço por ele controlado; [...] a engenhosidade do fraco para tirar partido do forte, que desemboca na politização das práticas cotidianas”, nos fala Michel de Certeau (2009, p. 44; 94).

### **movimento e nomadismo**

*para o nômade é a própria desterritorialização que constitui sua relação com a terra, por isso ele se reterritorializa na própria desterritorialização. (Deleuze e Guattari, 1997, p. 53).*

De onde vem esta necessidade de estar sempre em movimento? Por que viver na rua? Qual seria o combustível que o move? A resposta parece ser simplesmente a opção por um estilo de vida e uma aversão à condição de empregado. É claro que existem elementos biográficos que levaram a essas escolhas; traumas determinantes para um desvio inicial. Mas hoje isso já não importa e sim a atualidade de seus atos. A pergunta que vem é, por que não? Que experiência de rua o pirata nos ajuda a conhecer? O que

ela nos revela e em que aspectos nos provoca? Este sujeito considera-se livre e numa condição muito melhor que um trabalhador assalariado, que segundo ele, vive para trabalhar, e me dá como exemplo os empregados do posto de gasolina, que ganham menos do que ele e têm mais despesas com transporte e moradia.

*- olha, eu penso assim, em um dia parar. Eu tô com 36 anos, hora que bater nos 40 anos eu vou criar raiz, mas por enquanto... \*sem raiz. –nada de arrumar casa, pagar luz, pagar água, pagar nada. Por enquanto é só...deixa pra lá o teto, o teto tá aqui ó, pra você pisar em cima. Na hora que bater os 40 anos eu começo a sossegar.*

Com suas despesas mínimas está economizando para seu “projeto de sossego” aos 40 anos, quando pretende adquirir uma terra que possa plantar e sobreviver de forma independente. Pensa em cidades como Cuiabá ou Palmas, onde a terra ainda é barata. Quando era jovem isso nem passaria por sua cabeça; nada poderia prendê-lo. Mas não dá pra envelhecer na rua.

Um aparente paradoxo entre o desejo de liberdade que o impulsiona a uma vida nômade e este projeto de vida sedentária revela uma subjetividade atravessada por intensidades de exterioridade aos padrões sociais e culturais predominantes, mas também por processos de subjetivação capitalista.

O *nômade* só existe enquanto potência, um impulso, um desejo que vai e vem; o *andarilho* liga-se à figura como vista pelos outros. Resulta da construção de um personagem, que possui uma ética e uma estética próprias; mas o *sujeito ambulante* é impuro: nômade e sedentário, personagem e ser humano, desviante e capturado.

**Micropolítica e territorialidade** – A constituição de sua territorialidade passa por uma série de procedimentos e parece estar diretamente relacionada à construção de um personagem e dos usos que faz da bicicleta. Entre inúmeras relações que estabelece vemos operar sua micropolítica.

\*Quando você não está com a bicicleta você onde ela fica?

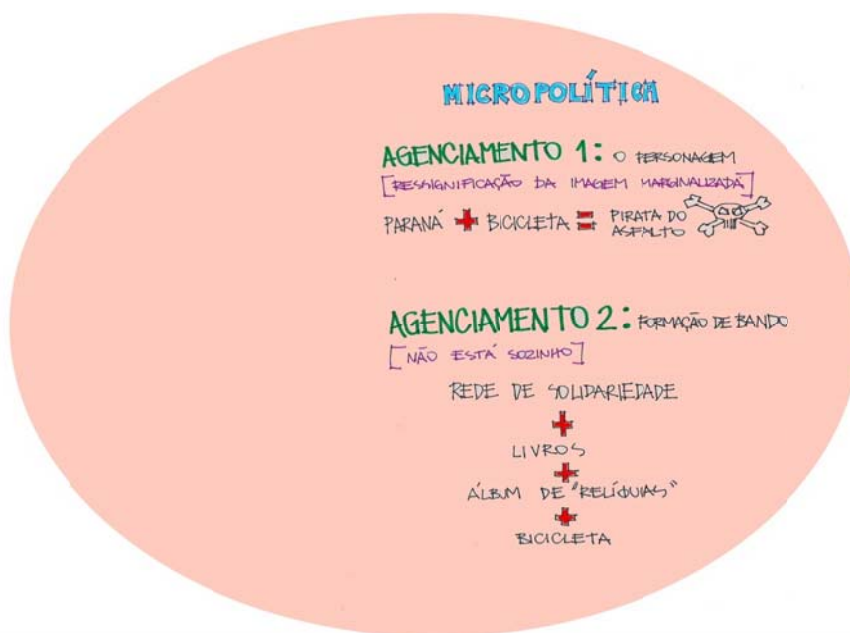
*- Lá no posto. Eu sou conhecido ali. Tô sempre conversando com o pessoal, me envolvendo com eles... sabe como é, quando você é morador de rua tem sempre aquela desconfiança de que é bandido. Mas aí eles tomaram conhecimento, viram que eu não mexo com nada. Aí a própria PM que faz a rota ali, peguei conhecimento com eles também.*

Seja com os funcionários do posto ou porteiros que o ajudam; usuários de drogas e carroceiros, que atraem dispositivos de repressão, com os quais evita aproximações; a

polícia e fiscais da Secretaria de Ordem Pública, com os quais já teve problemas e por hora não o incomodam porque o conheceram; trata-se de se envolver ou não se envolver, “pegar conhecimento”.... E aqui a bicicleta é uma peça fundamental. Por um lado, apenas colocar-se em movimento se transforma num instrumento de segurança e liberdade. Se a escolha dos pontos é cuidadosamente estudada e ponderada, quando está em movimento com a bicicleta sente-se empodeirado e capaz de cruzar territórios considerados perigosos em outras circunstâncias. Por outro lado, a bicicleta é a aliada do pirata do asfalto nos seus movimentos de desterritorialização – da família, da terra natal, do aluguel, da condição de empregado.

Mas na construção de sua territorialidade na cidade, sua contínua modificação confunde-se com a construção de um personagem, excêntrico, que parece só existir neste acoplamento do sujeito à bicicleta, a partir de onde se formaria o *agenciamento Pirata do asfalto*. O Pirata é, assim, indissociável da bicicleta; “somos dois em um”, ele confirma. Sendo metade deste corpo ambulante, a bicicleta age como um plano de consistência sobre o qual o território existencial singular deste sujeito pode se realizar. Resulta desta construção um potencial para a ressignificação do estigma do morador de rua, carregado de preconceitos e medos nos imaginários coletivos. Os estereótipos de bandido, marginal, delinqüente, louco, são dissolvidos pela curiosidade e admiração geradas por aquela figura diferente. É a bicicleta que inicialmente conquista afetos para que depois o indivíduo F. se mostre com sua calma, eloqüência e honestidade.

A imagem de um andarilho solitário desfaz-se pouco a pouco quando se percebe que seu modo de vida só é possível pela construção de uma rede de solidariedade. Com isso, as linhas de força de sua territorialidade seriam formadas menos por uma célula de resistência do que por um conjunto de relações com indivíduos e instituições, ativadas em sua movimentação cotidiana, por meio de táticas que instrumentalizam um conjunto de afetos a seu favor. Um segundo agenciamento se forma então pela *construção simbólica de um bando*, quando se soma a essa rede que o protege, seus livros, um álbum de escritos, recortes e desenhos, pelo qual tem grande apego, e a própria bicicleta. O pirata está sempre acompanhado.



### Sobre movimento e política

Esta narrativa tenta mostrar o exercício efetivo de uma política da rua, em sua dimensão eminentemente micropolítica, pelos imaginários que desconstrói e reelabora, os afetos que mobiliza, aos quais associa-se o jogo-de-cintura para esconder, camuflar, desviar sempre que necessário, ou para manipular dispositivos de poder a seu favor. O resultado concreto desta dinâmica é a possibilidade de um “morador de rua” e “catador de lixo”, com dignidade e inventividade, co-habitar com territórios sedentários o solo de uma das áreas mais nobres da cidade de Brasília.

Nessa cartografia o *movimento* pode ser visto como instrumento para desvios em três escalas. A primeira é a do corpo, enquanto corpo ambulante e em linha de fuga (neste caso, há 18 anos). Corpo que não pára de desviar dos padrões sedentários do emprego, aluguel, família – estatutos da subjetividade coletiva capitalística –, movido por uma busca, ou afirmação de “corpo livre” que toma as rédeas do próprio desvio depois que acidentes-ruptura biográficos desviaram sua trajetória de vida abrindo caminho a esse devir.

A segunda escala é a do habitar: uma constelação formada pela movimentação entre pontos de dormir, de estar, de lavar roupa, de banhar-se. O desvio da tectônica da casa é também o desvio de dispositivos anti-invasão que vasculham barracos escondidos nos cerrados intersticiais da cidade. A sua permanência no Plano Piloto, onde “o lixo vale ouro”, é assim garantida, otimizando seu trabalho e renda.

Por fim, a escala que engloba toda sua territorialidade, ao viver à margem da propriedade e do consumismo, ambos profanados<sup>10</sup> por usos outros. O consumo é minimizado pela reciclagem; o solo urbano é apropriado como suporte para renda e habitação. Em movimento, o tempo teria mais valor de uso, e o ambulante faz dos usos temporários do espaço seu desvio, sejam domésticos, de trabalho, criação ou ócio já que dispositivos de captura parecem atuar melhor no controle dos usos fixos do espaço.

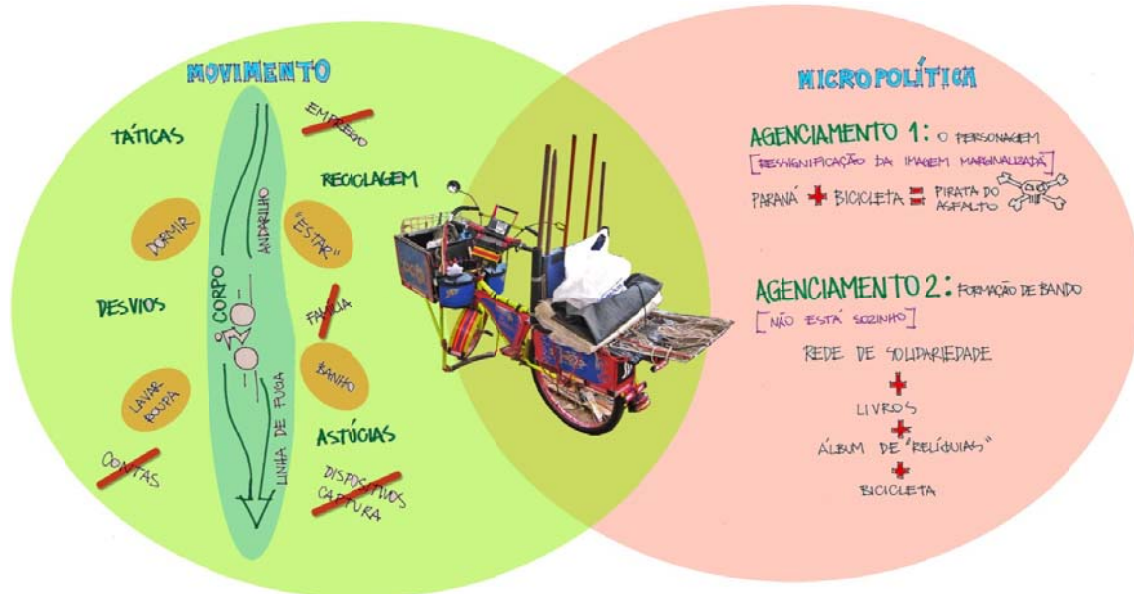


Diagrama de territorialidade

Brasília aparece oportunamente nesta investigação por ter sido planejada aos moldes do urbanismo funcionalista, onde os espaços de circulação foram pensados já enquanto *vias* e, além da setorização de atividades por afinidade funcional (o que diminui a diversidade de usos), a circulação de pedestres e veículos foi pensada de forma segregada (Costa, 1991). Além disso, as características morfológicas deste urbanismo, da arquitetura sobre pilotis, das projeções soltas em meio ao verde da escala bucólica diluem a forma de “canaleta” de fluxos típica do espaço da rua.

No entanto, ainda assim, quando se experimenta uma circulação em outra velocidade – a do *tempo lento* (Santos, 2008) – e menos encapsulada como é a do automóvel, é possível encontrar situações que acabam por constituir um *estado de rua* ao inserir nas vias modernas os usos não-previstos e, portanto, excêntricos ao planejamento, produzidos por táticas oportunistas que infiltram na função original de circulação, diversas outras atividades tributárias não de uma racionalidade científico-

<sup>10</sup> De acordo com Agamben (2007), profanar é restituir ao uso comum dos homens aquilo que lhes foi retirado pela sacralização. E se a operação que sacraliza tem a ver com o exercício do poder, a profanação deve então desativar os dispositivos de poder para devolver ao uso comum os espaços que lhes foram confiscados.

econômica, mas do improviso e da criação, da capacidade de resistir e da necessidade humana da experiência da rua.

Em Brasília, a rua apresenta-se mais claramente como resistência tanto em acontecimentos efêmeros e imprevistos de toda ordem, como na *corpografia*<sup>11</sup> dos sujeitos ordinários - ambulantes, marginais, vagabundos. As ruas por onde o ambulante passou em outros tempos, inscritas em seu corpo, emergem em seus gestos e no modo como se relaciona com aqueles que compõem sua rede de solidariedade para impregnar o espaço e transformá-lo. Sujeitos anônimos e ordinários que enfrentam, mesmo que por fugas, desvios e camuflagens, a normatização, as hegemonias ou o próprio peso do desenho tombado do “velho Lúcio”, que juntos apontam em uníssono para a saída destes desviantes pela porta dos fundos<sup>12</sup> da cidade.

### Referências Bibliográficas

AGAMBEN, Giorgio. **Profanações**. São Paulo: Boitempo, 2007.

AGAMBEN, Giorgio. **O que é o contemporâneo? e outros ensaios**. Chapecó, SC: Argos, 2009.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano.: 1. Artes do fazer**. Petrópolis: Vozes, 2008.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília, GDF, 1991.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia. Vol. 5**. São Paulo: 34, 1997.

JACQUES, Paola Berenstein. *Corpografias Urbanas: o corpo enquanto resistência*. Em: RIBEIRO, Ana Clara Torres (org.). **Resistência em espaços opacos - Cadernos PPG-AU/FAUFBA - Ano 5, número especial, (2007)**. Salvador : PPG-AU/FAUFBA, 2007.

ROLNIK, Suely. **Cartografia Sentimental: transformações contemporâneas do desejo**. Porto Alegre: Sulina;editora da UFRGS, 2006

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço tempo, globalização e meio técnico-científico informacional**. 5a ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

<sup>11</sup> Segundo Jacques, “corpografia seria um tipo de cartografia realizada pelo e no corpo, ou seja, a memória urbana inscrita no corpo, o registro de sua experiência da cidade, uma espécie de grafia urbana, da própria cidade vivida, no corpo de quem a experimenta.” (JACQUES, 2007)

<sup>12</sup> Além das políticas de repressão aos carroceiros do Plano Piloto podemos citar a expulsão forçada da população de rua para regiões do entorno em Goiás, parte da ação de “limpeza” da paisagem urbana para o aniversário da cidade; ou a retirada de todos os camelôs da região central da cidade para um desproporcional “shopping popular” ao lado da estação rododferroviária recém desativada e às margens de uma rodovia à 10km do centro, sem qualquer sinal de trânsito de pedestres e que depois de 4 anos apresenta estado de completo abandono, mas passou a legitimar as fiscalizações truculentas sobre os camelôs que ainda se aventuram a buscar sua renda no centro da cidade.