



## Espaço, trânsito e linguagem nas ruas de Nova York\*

Janice Caiafa\*\*

Universidade Federal do Rio de Janeiro

33

*Resumo: Neste trabalho investiga-  
mos a organização do trânsito e a  
ocupação das ruas em Nova York,  
frequentemente numa perspectiva  
comparativa com o Rio de Janeiro. A  
configuração urbana de Nova York  
contrasta com a solução privatista  
que predomina nas cidades america-  
nas. Contrasta também com a  
privatização da cidade que ocorre no  
Rio. O que se evidencia antes de tudo  
como uma singularidade de Nova  
York é que ali o auge da experiência  
urbana coincide com a ocupação  
coletiva. Sugerimos que um dos  
fatores determinantes dessa coincidên-  
cia é o predomínio da opção pelo  
público nas políticas do transporte e  
do trânsito.*

*Abstract: This work investigates  
the organization of traffic and the  
occupation of the streets of New York  
City, often in a comparative  
perspective with Rio de Janeiro. The  
urban configuration of New York City  
contrasts with the private solution that  
prevails in American cities. It also  
contrasts with the privatization of the  
city which occurs in Rio de Janeiro.  
What is most outstanding about the  
urban experience in New York City is  
that it tends to coincide with collective  
occupation. Here we suggest that the  
option for the public role in traffic and  
transport policies is an important  
factor that contributes for this  
coincidence.*

---

\* Este trabalho foi apresentado na 9ª Compós (Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação) em maio deste ano. Ele é um dos resultados da pesquisa de Pós-Doutorado que realizei entre 1998 e 1999 no Ph.D. Program in Anthropology da City University of New York. Sou grata à CAPES e à Comissão Fulbright pelo apoio.

\*\* Janice Caiafa é doutora em antropologia pela Universidade de Cornell, E.U.A., e professora da Escola de Comunicação da UFRJ. Publicou, entre outros, *Nosso Século XXI: Notas sobre Arte, Técnica e Poderes* (Relume Dumará, 2000).

## 1. Um mapa

34 Em Nova York<sup>1</sup> muitas ruas e avenidas são numeradas. Em algumas vizinhanças é freqüente mesmo que se localizem as ruas que levam nomes por sua relação com as outras com números. É assim em quase todos os boroughs, apenas em Staten Island predomina a definição por nomes. Em Brooklyn há também as letras: Avenue B, C, D, F, prosseguindo e saltando algumas até Z. Manhattan tem as Avenidas A, B, C, e D, área conhecida como "Alphabet City", região mais leste do East Village em torno de Tompkins Square Park. Em Manhattan a classificação por números é particularmente marcante. Ao longo de quase toda a ilha, a partir da rua Houston ao sul até Inwood, no extremo norte, a maioria das ruas leva números. As avenidas numeradas saem desse ponto sul a partir da Houston e em sua maior parte chegam até o Central Park. Na região leste da ilha, as avenidas ainda têm números até atingir o Harlem. A numeração das ruas cresce para o norte e a das avenidas para o oeste. A oitava rua é mais norte que a quarta e a terceira avenida, por exemplo, mais leste que a décima. Esses dois sistemas se cruzam para precisar mais ainda as localizações: assim, a numeração das ruas é sempre precedida do indicador de leste ou oeste — West 42nd Street (rua 42 oeste), por exemplo — de modo que se sabe por volta de quais avenidas se situa cada rua. Todas essas coordenadas se desdobram numa numeração ordinal: primeira, segunda, terceira, etc. Orientar-se em Manhattan se torna então uma contagem de ruas e avenidas num continuum numérico que se percorre ao sabor das quatro direções.

Um número não particulariza tanto quanto um nome. Uma rua com um número não carrega nenhum sentido que a defina além de seu lugar numa série. O nome próprio também em geral não está atado tão seguramente a um sentido quanto os nomes comuns.<sup>2</sup> Um nome próprio, contudo, ainda está preso a seu lugar numa língua, embora muitos sejam transponíveis ao longo de várias — Rose, Rosa, Rósza — e alguns sejam pronunciáveis em mais de uma, perdendo assim alguma coisa dessa inserção ainda significativa. Em muitas cidades é comum que os nomes próprios que se atribuem a ruas sejam evocativos da história do país. São nome de heróis, patriotas, artistas e etc. Em diferentes cidades brasileiras reencontramos todo o tempo, por exemplo, ruas e avenidas chamadas Rio Branco ou Getúlio Vargas. É fato que essas denominações freqüentemente abandonam suas origens nobres e ficam sendo palavras quaisquer para os transeuntes das cidades — "é na Ramalho Ortigão, na Quintino Bocaiuva", aliás nomes sonoros.<sup>3</sup> Nesse caso, retorna-se ao experimentalismo do nome próprio que agradava a Kafka e de algu-

ma forma recupera-se para esses grandes vultos o anonimato. Pode haver também nas cidades aquelas ruas que receberam o nome de alguém, pura e simplesmente: Elizabeth Street.

Mesmo com todos esses avatares dos nomes quando legados às ruas de uma cidade, um número mantém a vantagem da tradutibilidade sobre qualquer nome. De fato, a não ser que indicado por extenso, o número já é imediatamente qualquer língua ou todas. Assim é com a numeração das ruas e avenidas em Nova York. O espaço de Nova York se torna diretamente inteligível para os estrangeiros, as ruas e avenidas se fazem acessíveis, pronunciáveis.

Essa acessibilidade diz respeito também à ocupação concreta desses lugares. É quase ao mesmo tempo que Nova York é “pronunciável” que ela é também trilhável, ocupável. Não que um aspecto seja a causa de outro. Eles precisam ser pensados juntos na história da cidade.<sup>4</sup> A presença de um sistema amplo de transporte coletivo desde o início do século vinte e de uma arquitetura urbana que abriga o pedestre são cruciais para determinar o tipo de ocupação espacial que vigora na cidade. Não é difícil constatar a presença humana nas ruas de Nova York e uma ocupação, além de expressiva, muito heterogênea. Essa situação não é de forma alguma comum no contexto nacional de áreas residenciais segregadas e dependentes do automóvel. Ali a rua deixou de ser um espaço público. Predomina a configuração de autovias, o transporte coletivo é precário ou inexistente e a ocupação do espaço urbano tende a ser privada — ou no automóvel ou na casa familiar. Nova York não segue esse modelo privatista e segregante. Apesar dos guetos, que ela partilha com a maioria das cidades americanas, Nova York produz muitos lugares em que o acesso é possível para a maioria. Resulta uma cidade de espaços públicos partilhados por uma população bastante heterogênea. Uma cidade ao alcance onde a mistura urbana tem condições de se realizar. Em Manhattan, sobretudo, a configuração das ruas e avenidas é mais um elemento dessa condição de acessibilidade — uma geografia feliz que forma uma quase perfeita grade. Assim, com os números “nomeando” e as direções nitidamente marcadas, Manhattan é quase o mapa de si mesma. É tão ao alcance que se confunde com sua própria representação, como se fossem ali as terras do mapa.

Não apenas Manhattan, mas em geral todos os boroughs são em sua maior parte ocupáveis, percorráveis.<sup>5</sup> Uma cidade se define em grande medida pelas possibilidades de ocupação de seus lugares e pelo acesso a eles. A solução suburbana — no sentido americano de subúrbio — é uma solução anti-urbana. Smerk mostra como os administradores que criavam as políticas públicas em todo os níveis de governo

durante os anos 50, época de pronunciada suburbanização no país, haviam tido uma juventude rural que os fazia estranhos ao meio urbano e os levava a ignorar a especificidade das cidades em suas decisões.<sup>6</sup> Naquele momento essas cidades já eram altamente urbanizadas, com sistemas desenvolvidos de transporte coletivo — bondes, ônibus, metrô e viadutos para passagem de trens urbanos, os “els”. Esses sistemas foram precarizados com o desenvolvimento dos subúrbios orientados para o carro e as próprias cidades foram esvaziadas com o êxodo da população e dos recursos urbanos. Contudo, não foi isso que se passou em Nova York. Ali a suburbanização não predominou e não determinou o esvaziamento da cidade. Nova York permaneceu densamente povoada e manteve os espaços públicos e o sistema de transporte coletivo, que hoje é o maior do país.

A solução privatista dos subúrbios elimina o contágio urbano que só pode vingar no espaço partilhado, tornado acessível. Ali, a interação tende a se limitar à família, ao trabalho, à igreja e demais espaços circunscritos e previsíveis. A segregação é uma marca da história cultural americana.<sup>7</sup> Mesmo a diversidade que a imigração foi trazendo às cidades foi cuidadosamente circunscrita por fronteiras culturais e geográficas. Nova York não escapa decerto a esse esquema. Algumas nacionalidades se abrigaram em colônias impenetráveis e às vezes hostis. Mas em Nova York há áreas de grande indefinição — cultural e social, onde nada é facilmente rotulável — em que se produz uma dessegregação, mesmo que local e provisória. Manhattan está repleta desses lugares, assim como muitas regiões dos boroughs. O modelo da segregação — a voluntária das colônias estrangeiras ou religiosas, a compulsória dos guetos dos excluídos (sobretudo os negros e os hispânicos) —, típico das cidades ou antecidades americanas, se apóia numa privatização do espaço urbano e na restrição da mobilidade da população.

Vemos o quanto esse modelo cultural é diferente no brasileiro. A sociedade brasileira abriga uma síntese dos estrangeirismos que a compõem — síntese de superfície heterogênea, desigual, por vezes gerando hierarquia, mas de toda forma misturando, fazendo desaparecer fronteiras nítidas. Nas cidades brasileiras é sobretudo a desigualdade social e econômica que produz os guetos. A segregação não é um componente cultural e a existência de colônias é sempre um fenômeno local e não característico da experiência cultural brasileira. Ao contrário, a sociedade americana parece que não se sintetiza, se constituindo num patchwork de identidades imiscíveis. Parece haver um desejo de segregação no coração da experiência cultural americana que se evidencia em diversos níveis da sociedade e inclu-

sive na configuração das cidades.<sup>8</sup>

Essa segmentação não deriva, acredito, de uma celebração da diferença do estrangeiro, mas antes de uma confirmação da própria identidade e evitação cuidadosa dessa diferença. Trata-se de lógica semelhante a que historicamente regulou a formação das seitas protestantes. O protestantismo foi-se constituindo cada vez mais de grupos dissidentes que se separavam por absoluta intransigência e necessidade de um divórcio claro com diferentes posições. Os puritanos que se estabeleceram em New England evitaram desde o início o nativo da terra, o índio, e não menos, em alguma medida e paradoxalmente, a terra mesma que vieram colonizar e que permanecia ameaçadora para eles. As autoridades religiosas, que eram autoridades políticas, recomendavam que não se fosse muito além do perímetro da igreja na expansão da fronteira. A figura da conversão, presente na colonização portuguesa e espanhola, não aparece na experiência colonial nos Estados Unidos.<sup>9</sup>

A noção recente de “politicamente correto” me parece uma maneira de administrar essa relação problemática com o outro ao mesmo tempo em que se garante uma distância suficiente. Implica, por exemplo, uma eufemização ao mencionar ou interpelar as “minorias” que parece antes servir para excusar o falante e garantir que os outros permaneçam em seu lugar. As cidades americanas também se organizaram em alguma medida em torno dessas premissas. A solução suburbana, que se inicia na década de 20 e entra em apogeu nos anos 50, cria um meio urbano compartimentado onde o espaço público tende a desaparecer e predomina o uso privado do espaço urbano: a residência familiar e o automóvel.

Nova York até certo ponto foge a esse esquema americano. É uma dessegregação que se produz em Nova York, mesmo que local e provisória. O transporte coletivo é um espaço de mistura, é um desses lugares públicos e dessegregados que encontramos em Nova York. As ruas da cidade também tendem a formar um cenário urbano fortemente heterogêneo — trilháveis, “pronunciáveis” na gíria dos números por tantos estrangeiros e portanto constantemente habitáveis. Nova York é uma cidade da mobilidade, da possibilidade de acesso. E, em evidente contraste com as cidades americanas em geral, é sobretudo uma cidade do espaço público.

## **2. Barnes Dance**

Em Nova York grande parte da população se concentra na área urbana e há um alto nível de ocupação das ruas.<sup>10</sup> São veículos coletivos, táxis e carros particulares e a expressiva presença de pedestres.

Muita gente vai à rua em Nova York, produzindo um cenário de grande movimento e intensidade.

Os automóveis privados compõem certamente esse cenário, mas em Manhattan, por exemplo, eles não reinam. Em Manhattan o estacionamento público é exíguo, ou pelo menos insuficiente. E o privado é considerado caro.<sup>11</sup> Além disso, o estacionamento ilegal é cuidadosamente perseguido. Já presenciei inúmeros episódios de multa por estacionamento em local proibido ou por tempo além do limite. Presenciei sem buscá-los, por acaso, apenas ao longo de meu caminho pela cidade. É interessante observar como a aplicação da regra nesse caso reequilibra a balança para o lado dos menos poderosos. Estacionar um automóvel numa cidade é dificultar ao pedestre, e às vezes ao veículo coletivo, a ocupação do espaço que deveria ser partilhado. A rigor, a circulação no automóvel privado já configura diretamente um uso privado do espaço público. A prática da multa por estacionamento ilegal tem o efeito de forçar uma partilha. No Brasil, a nova legislação de 1998, que procurava instaurar essa prática entre nós, não funcionou como se esperava no Rio de Janeiro — segundo se acredita, por falta de estrutura para aplicar as multas e pelas desavenças na época entre o estado e o município. De toda forma, até hoje o trânsito no Rio de Janeiro continua favorecendo os veículos contra os pedestres e o automóvel privado contra a ocupação coletiva.

É certo também que a afirmação do espaço urbano como público não vive só dessas práticas punitivas, mas antes de tudo de políticas que não punem mas proporcionam. Proporcionam, sobretudo, um transporte coletivo eficiente. É assim em Nova York e a multa aplicada aos automóveis privados não é aqui senão um componente secundário de toda uma estrutura de apoio ao pedestre e ao passageiro de transporte coletivo — mesmo que à mercê de eventuais disposições em contrário, por exemplo, da atual administração.<sup>12</sup> Tornar a circulação em automóvel privado menos viável deve vir acompanhando o empenho em tornar possível e desejável circular a pé ou num veículo coletivo. Por si mesmas, as práticas que punem acabam só assustando e limitando, se não se fazem acompanhar de uma política total de apoio à cidade.

O estacionamento gratuito é um aspecto crucial do subsídio ao automóvel privado numa cidade.<sup>13</sup> Não se trata apenas de obstar o movimento dos transeuntes. São áreas inteiras da cidade utilizadas para um fim privado, para favorecer alguns indivíduos. Essas áreas seriam melhor utilizadas, do ponto de vista da cidade, para parques e outros espaços coletivos, ou mesmo para lojas e outros negócios, que são visitados pela população da cidade e geram um movimento e

uma ocupação coletivos. O estímulo à presença do carro particular nas ruas das cidades cria, como é sabido, congestionamento e poluição. Trata-se de um uso inadequado do solo urbano e que trabalha contra a cidade. Outra forma de subsidiar o automóvel é priorizar a construção de viadutos e outros meios de escoamento do tráfego. Com esse tipo de infraestrutura se objetiva dar vazão ao congestionamento provocado pelo excesso de automóveis e certamente não pelos veículos coletivos. Um veículo coletivo ocupa 9 vezes menos espaço viário que um carro particular.<sup>14</sup> O automóvel privado só é uma solução confortável para alguns quando ele é subsidiado e em muitas cidades ele o é fortemente. Ou seja, esse conforto é pago com dinheiro da população. Sem esse subsídio o automóvel privado perde muito de seu atrativo.

Em Nova York o automóvel torna-se menos atraente que o transporte coletivo. Nova York tem o maior sistema de transporte coletivo do país, em sua maior parte fornecido pelo setor público, através da agência MTA (Metropolitan Transit Authority).<sup>15</sup> Historicamente, Nova York é também notável pela presença de grandes espaços públicos, como o Central Park — e, o que me parece mais importante, espaços públicos acessíveis via transporte coletivo. Essa situação, contudo, não está ao abrigo de ataques e se encontra constantemente em risco. Há algum tempo que um movimento de privatização modifica esse perfil da cidade, não sem resistências e até agora sem conseguir se impor. Por exemplo, o atual prefeito já conseguiu transformar a área de Times Square numa espécie de Disneylândia para o turismo do americano médio.

Com a ocupação ampla das ruas, o trânsito em Nova York é muito ativo e certamente complexo. E contudo ele é notavelmente ordeiro. Vê-se como o desestímulo ao automóvel tem um papel nisso. O excesso de automóveis na rua pode tornar o trânsito numa cidade inviável. A solução adotada em São Paulo de alternar a presença dos carros durante a semana é apenas um paliativo. É preciso toda uma estrutura urbana que priorize o uso coletivo do espaço da cidade e impeça a própria existência do problema.

Crucial nessa ordenação do trânsito em Nova York é uma regulação do sistema de sinais que prevê a presença do pedestre. Claro que o escoamento dos veículos é também um objetivo. Por exemplo, em Manhattan, em geral as avenidas ficam com a luz verde 55 por cento do tempo e as ruas transversais 45 por cento, num ciclo de 90 segundos. Nos outros boroughs, nos cruzamentos de maior movimento, como os da Queens Boulevard ou da Flatbush Avenue, o ciclo padrão é de 120 segundos.<sup>16</sup> Acima de tudo, a coordenação

das cores/luzes permite ao pedestre tempo suficiente para atravessar a rua. Cruzar ruas em Nova York não é lançar-se numa corrida de obstáculos.

40 O sinal em frente ao pedestre indica “walk”. Em seguida ele pisca nove vezes, segundo contagem minha, até que se leia “don’t walk”. Esse tempo varia de acordo com o cruzamento mas permanece um lapso razoável. O tempo concedido está ao alcance dos limites humanos. A luz que pisca funciona como um aviso e dá noção à pessoa de quanto tempo lhe falta para chegar do outro lado. Aprende-se a “sentir” o momento de mudar para “walk” e “don’t”. Essa aprendizagem só se torna possível porque há uma duração em que se apoiar e porque não há pânico. Atravessar a rua é uma experiência viável e não um obstáculo a superar.

No Rio de Janeiro, o pedestre assim que começa a atravessar a rua já conta com uma reviravolta da sorte, já olha o sinal verde como passado. E, na maioria das ruas, avenidas e cruzamentos, de fato o verde quase que imediatamente se torna vermelho para o pedestre. Assim, é normal que as pessoas atravessem correndo desde o primeiro passo. Para os idosos a dificuldade é imensa. E há ainda o detalhe cruel de que o aviso para os veículos e o aviso para o pedestre mudam ao mesmo tempo. Assim, foi-se o verde daqui e já emerge acolá autorizando a partida dos carros e acelerando a corrida das pessoas.

A comparação com Nova York novamente surpreende: uma cidade de muito maior e mais complexa e contudo muito mais ordeira e humana. Assim que “walk” vira “don’t walk”, há ainda um momento em que as luzes estão vermelhas tanto para a avenida quanto para a rua que a cruza. Dessa forma o pedestre pode receber seu aviso primeiro que os veículos, e estes só um pouco depois serão liberados. São apenas alguns segundos preciosos.

Na cidade há cerca de 30 cruzamentos considerados perigosos pela Comissão de Operações de Trânsito, divisão do Departamento de Transporte que faz todo o controle do trânsito na cidade. Nesses cruzamentos há ainda um outro recurso para permitir que se atravesse a rua num tempo humano. Os pedestres recebem um sinal “walk” em todas as direções do cruzamento enquanto a luz vermelha pára todo o trânsito em torno. A situação se mantém até que os pedestres tenham tempo de percorrer diagonalmente o cruzamento numa velocidade estimada de três pés e meio por segundo. Essa movimentação complexa do pedestre ao atravessar a rua é denominada “Barnes Dance”, em homenagem a Henry A. Barnes, presidente da Comissão de Trânsito durante os anos 60.<sup>17</sup> Barnes introduziu muitas inovações na operação do trânsito na cidade, inclusive esse padrão de atra-

vessar a rua que permite ao pedestre chegar a salvo do outro lado, essa “dança” que o pedestre tem direito de coreografar nos cruzamentos perigosos.

Algo nas ruas de Nova York que pode surpreender muito quem está afeito à correria no Rio de Janeiro é o fato de que os veículos tendem a respeitar toda essa orquestração. É quase inimaginável que um veículo avance o sinal vermelho em Nova York. E, ainda mais notável, não é incomum que o motorista espere gentilmente o pedestre mais incauto que se atrasou na dança. Em algumas áreas de maior movimento, contudo, isso é improvável de acontecer. Em Midtown, por exemplo, uma das vizinhanças de Manhattan, o trânsito é bem mais agressivo. Mas permanece a coordenação dos sinais que leva em conta o pedestre e também aí não se vê avanço de sinal. E nessas regiões de trânsito intenso também, como em toda a cidade, em caso de atos contra ele, o pedestre tem alguma voz. Quando o sinal está a favor do pedestre e os carros da rua transversal estão na expectativa de dobrar, com o sinal verde para eles, tem lugar um acordo. O pedestre participa desse acordo. Se a luz diz “walk”, é direito do pedestre atravessar e os veículos têm que esperar para dobrar, mesmo diante do sinal verde. Claro que se um grupo de pedestres na sua frente já reteve o carro e você sente que ainda tem tempo, pode deixá-lo passar se quiser. Se quiser. Como há tempo para “sentir” e como as luzes se alternam com equilíbrio, esse acordo se dá em geral em bons termos. Mas se o pedestre se sente desrespeitado tem como argumentar. Já vi muita gente agindo nesse sentido e eu mesma algumas vezes já lancei para motorista a frase típica dessas situações: “I’ve got the lights!”, ou seja, as luzes estão para mim, eu as tenho a meu favor. Isso nas ruas de Nova York é argumento.

41

### **3. Uma forma de circular**

Em Nova York a dança do pedestre é harmoniosa, não se parece com agonia. Mover-se numa cidade é uma experiência muito particular: envolve a geografia das ruas e a arquitetura da cidade, a relação com o trânsito de veículos e de pessoas, os estímulos das luzes, das lojas, as vozes humanas. É um modo de mover-se que se produz, de fato uma dança. Walter Benjamin escreveu sobre a situação de caminhar na cidade e como o meio urbano trouxe para seus habitantes novos padrões perceptivos. Refere-se a essa experiência na cidade por vezes como uma experiência de “choque” e fala de um movimento “maníaco” que pode tomar conta do pedestre na cidade. Aí aparece a figura do transeunte, que Benjamin distingue em alguns momentos do “flâneur”.<sup>18</sup> O transeunte tem seu movimento ditado

pela agitação urbana e não frui de sua caminhada. O flâneur, ao contrário, é um habitante da cidade que deambula a seu bel prazer. Tipicamente o flâneur anda a esmo, mas enquanto se opõe ao transeunte. Antes de tudo ele conta o tempo de seu andar, percorre as ruas em ritmo próprio. Essa distinção é interessante porque constitui um dos momentos em que Benjamin resgata um aspecto criador na experiência moderna — aqui com a figura do flâneur. Em seguida a esses primeiros anúncios no alvorecer da cidade moderna, a experiência da caminhada se tornou a primeira vítima da cidade privatizada, orientada para a família e para a propriedade.

42

A solução do subúrbio americano é um caso extremo dessa privatização do espaço público da cidade. No Rio de Janeiro temos uma versão mais assistemática e caótica do espaço privatizado. Mas nos dois casos se produzem configurações que tendem a obstar a ocupação coletiva do espaço da cidade. A ocupação coletiva da cidade produz como meio heterogêneo, onde nos misturamos com estranhos, para além do círculo familiar, da vizinhança ou da província. A experiência urbana se apoia fortemente na produção desse espaço de contágio, partilhado coletivamente. E são as condições de mobilidade urbana que vão determinar em grande parte as regras dessa partilha. São ritmos que se criam em plena circulação e que vão favorecer ou não a produção de espaços públicos, vão gerar formas de ocupar o espaço. Essas danças urbanas contribuem para definir a habitabilidade de uma cidade. Só existe a rigor cidade quando esse espaço de contágio se produz, quando se prioriza o pedestre — e aí ele é mais flâneur que transeunte — e o transporte coletivo, quando o ritmo urbano favoriza a ocupação coletiva.

Em Nova York temos uma configuração urbana em grande contraste com a solução privatista que predomina nos Estados Unidos. A comparação com o Rio de Janeiro também evidencia um contraste com a privatização da cidade que ocorre ali. São vários os fatores que acabaram por produzir essa configuração de cidade. Um deles é a opção pelo público nas políticas do transporte e do trânsito. Uma prática efetiva de ocupação coletiva na experiência concreta da população também não cessa de confirmar essa singularidade de Nova York, como procurei apontar neste trabalho. A presença de um sistema de transporte coletivo eficiente bem cedo na história da cidade e que jamais se deteriorou ou recuou nos tempos da suburbanização do país sem dúvida contribuiu para gerar essa experiência singular de ocupação do espaço. Orientar-se e mover-se tem o ritmo do corpo em Nova York, onde o auge da experiência urbana coincide com a ocupação coletiva.

## Notas

- 1 A cidade de Nova York tem cinco “boroughs”: Manhattan, the Bronx, Brooklyn, Queens e Staten Island. A categoria “borough” corresponderia grosso modo à divisão por zonas no Rio de Janeiro, como Zona Oeste, Zona Sul, etc. Esses boroughs se dividem internamente em “neighborhoods” (vizinhanças), áreas que muitas vezes têm uma identidade urbana bem definida. Por exemplo, temos no Bronx as vizinhanças de Baychester, Riverdale, Castle Hill. Em Queens, Astoria e Jamaica, por exemplo. Park Slope, Williamsburgh, Coney Island, Ditmas Park em Brooklyn. Em Manhattan, por exemplo, temos o Spanish Harlem, Union Square, Fort George, Chinatown, East Village.
- 2 Deleuze e Guattari observam que Kafka admirava particularmente os nomes próprios precisamente em virtude desse laço incerto e frágil com um sentido que garantisse sua inscrição num sistema significante. Essa característica não era estranha à busca de Kafka por uma literatura assignificante, sóbria, subtrativa, que exaurisse o sentido até fazer “ranger as palavras”. Cf. Deleuze e Guattari (1977). Cf. também Caiafa (1997) e (2000).
- 3 Manuel Bandeira (1996) relata que um amigo não teria reconhecido seu próprio nome de família numa placa de rua num estabelecimento comercial. A observação de Bandeira é casual e visa ilustrar um comentário sobre a poesia concreta. Mas o fenômeno é da mesma ordem daquele que estamos descrevendo: muitas vezes os laços entre os nomes e os lugares enfraquecem por sua vez os vínculos de referência e significação.
- 4 Caiafa (1991), (1994) e “Transporte coletivo: configurações americanas e algumas questões para o Brasil” (mimeo).
- 5 Em menor medida Staten Island, onde encontramos uma configuração de amplos boulevares residenciais. Algumas regiões dos outros boroughs também podem seguir esse modelo, mas não se configura uma segregação no nível dos subúrbios.
- 6 Smerk (1991), p. 46.
- 7 Cf. Caiafa (1991), sobretudo “The American frontier”. Nesse trabalho examino o processo de colonização nos Estados Unidos e sugiro que desde os primeiros momentos da nação estabeleceu-se um padrão de evitação do outro e um desejo de segregação. É claro que não vejo essa marca cultural como um destino, apenas

como um componente até agora bastante presente na sociedade americana e que acredito ter o seu papel nesse processo nacional de desurbanização. Cf. também Marientras (1979) e Carroll (1969).

- 8 Smerk também fala do “desejo americano de segregação e segmentação” ao referir-se ao problema dos subúrbios. Cf. Smerk (1991).
- 9 Caiafa (1991).
- 10 O contraste aqui é novamente com o tipo de ocupação que prevalece no subúrbio americano: esvaziamento das cidades e do espaço coletivo das ruas, concentração nas regiões residenciais e, mesmo aí, baixa densidade demográfica.
- 11 Stamler. “The Space Race”.
- 12 O atual prefeito fechou vários cruzamentos à circulação de pedestres. Mas isso não passou e não passa sem protestos por parte da população, como constatei em trabalho de campo e pela leitura de jornais.
- 13 Cf. Sclar, Schaeffer e Brandwein (1989). A rigor, não há estacionamento “gratuito”, a sociedade paga para um carro particular ocupar o espaço público da rua.
- 14 Cf. Melo (1979).
- 15 Descrevi esse sistema nos trabalhos “Transporte coletivo: configurações americanas e questões para o Brasil” e “A cena do transporte coletivo em Nova York e algumas questões para o Rio de Janeiro”, resultados de minha pesquisa de Pós-Doutorado.
- 16 Para os detalhes da sincronização dos sinais, cf. Stamler, “Placing Bets On the Red And Green”.
- 17 Relatado por Michael Primeggia, diretor de operações de trânsito do Department of Transportation. Stamler, op.cit.
- 18 Benjamin (1995)

## Bibliografia

- BANDEIRA, Manuel. 1996 [1957]. "Poesia concreta". Poesia Completa e Prosa. Rio de Janeiro: editora Nova Aguilar.
- BENJAMIN, Walter. 1995. Obras Escolhidas III. Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: editora brasiliense.
- CAIAFA, Janice. 1991. Fast trips and foreignnesses: an anthropological study of Hispanic women as other in American society. Tese de Doutorado. Cornell University. Ithaca, NY, EUA.
- \_\_\_\_\_, 1994. "Velocidade e condução nas cidades". ECO. Publicação da Pós-Graduação em Comunicação e Cultura. Rio de Janeiro: Imago.
- \_\_\_\_\_, 1997. "Uma cidade, uma cena e alguns souvenirs". SaúdeLoucura, número 6. Subjetividade: questões contemporâneas. André do Eirado Silva et al (org.). São Paulo: Hucitec
- \_\_\_\_\_, 2000 "Poéticas e poderes na comunicação". O olhar estético na comunicação. Coleção Compós, vol 3. Albino Rubim et al (org.). Petrópolis: Vozes .
- CARROLL, Peter N. 1969. Puritanism and the Wilderness. New York: Columbia University Press.
- DELEUZE, Gilles e Félix Guattari. 1977. Kafka: por uma literatura menor. Rio de Janeiro: Imago.
- MARIENTRAS, Élise. 1979. "Les Américains aux États-Unis, marginaux de la nation américaine". Les Marginaux et les exclus dans l'histoire. Paris: 10/18.
- MELO, Márcio J. V. Saraiva de. 1979. Sistema de ônibus nas áreas urbanas. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, Editora Universitária.
- SCLAR, Elliott D., K.H. Schaeffer e Robert Brandwein. 1989. The Emperor's New Clothes: Transit Privatization and Public Policy. Washington D.C.: Economic Policy Institute.
- SMERK, George M. 1991. The Federal Role in Urban Mass Transportation. Bloomington: Indiana University Press.

Matérias assinadas:

Stamler, Bernard. "The Space Race: Why Is It So Hard to Find A Parking Spot in Manhattan?". The New York Times, 13 de junho de 1999.

"Placing Bets On the Red and Green". The New York Times, 1º de agosto de 1999.

**Palavras-chave:**

- 1. trânsito urbano;**
- 2. espaço urbano;**
- 3. processos de comunicação;**
- 4. Nova York (cidade);**
- 5. Rio de Janeiro (cidade).**