

Dossiê: Antropologia, Cinema e Novas Tecnologias**Recife e o Hermes roubado: imagens, mitos e imaginário sobre a circulação na cidade**

Jesus Marmanillo Pereira

Universidade Federal da Paraíba

jesus.marmanillo@academico.ufpb.br<https://orcid.org/0000-0001-5220-5567>**RESUMO**

Tomando como objeto de pesquisa o metrô de Recife, o presente artigo visa explorar o imaginário urbano, apontando imagens paradoxais sobre a mobilidade urbana, o mito do progresso técnico e o turismo local. Nos valem das contribuições de Gilbert Durand (2012), Danielle Rocha Pitta (2017) e do estudo de Thomas Poell, David Nieborg e José Van Dijck (2020) que possibilitaram compreender uma estrutura mítica fundacional nas camadas mais profundas de duas situações históricas que marcam a história desse meio de transporte popular, e como elas dialogam com as pulsões e outros contextos, como o da Copa de 2014 e da plataformização. A pesquisa seguiu um viés sócio-histórico focado em instituições e atores sociais inseridos no contexto de produção de um imaginário e de representações sobre a circulação na cidade, dialogando, portanto, com o sociólogo Howard Becker (2019) e sua perspectiva de situar as narrativas sobre a sociedade em relação a determinados contextos sócio-organizacionais.

Palavras-chave: Tecnologia; Antropologia Urbana; Imagens; Plataformização.

Recife and the stolen Hermes: images, myths and imaginaries about circulation in the city

ABSTRACT

Taking the Recife subway as the object of research, this article aims to explore the urban imaginary, highlighting paradoxical images of urban mobility, the myth of technical progress, and local tourism. We draw on the contributions of Gilbert Durand (2012), Danielle Rocha Pitta (2017), and the study by Thomas Poell, David Nieborg, and José Van Dijck (2020), which allowed us to understand a foundational mythical structure in the deeper layers of two historical situations that mark the history of this popular mode of transportation, and how they resonate with impulses and other contexts, such as the 2014 World Cup and platformization. The research followed a socio-historical approach, focusing on institutions and social actors within the context of producing an imaginary and representations of urban circulation, thus engaging with sociologist Howard Becker (2019) and his perspective of situating societal narratives in relation to specific socio-organizational contexts.

Keywords: Technology; Urban Anthropology; Images; Platformization.

Recife y el Hermes robado: imágenes, mitos e imaginarios sobre la circulación en la ciudad

RESUMEN

Tomando como objeto de investigación el metro de Recife, el presente artículo tiene como objetivo explorar el imaginario urbano, señalando imágenes paradójicas sobre la movilidad urbana, el mito del progreso técnico y el turismo local. Nos basamos en las contribuciones de Gilbert Durand (2012), Danielle Rocha Pitta (2017) y el estudio de Thomas Poell, David Nieborg y José Van Dijck (2020), que permitieron comprender una estructura mítica fundacional en las capas más profundas de dos situaciones históricas que marcan la historia de este medio de transporte popular, y cómo dialogan con las pulsiones y otros contextos, como el de la Copa del Mundo de 2014 y la plataformización. La investigación siguió un enfoque sociohistórico centrado en las instituciones y los actores sociales insertos en el contexto de producción de un imaginario y de representaciones sobre la circulación en la ciudad, dialogando, por lo tanto, con el sociólogo Howard Becker (2019) y su perspectiva de situar las narrativas sobre la sociedad en relación con determinados contextos socio-organizacionales.

Palabras clave: Tecnología; Antropología Urbana; Imágenes; Plataformización.

Introdução

Filho de Jápeto, mais que todos fértil em planos, alegras-te de ter roubado o fogo e enganado minha inteligência, o que será uma grande desgraça para ti próprio e para os homens futuros. Para compensar o fogo lhes darei um mal, com o qual todos se encantarão em seu espírito, abraçando amorosamente seu próprio mal (Hesíodo, 2012, p. 55).

Escritos como os poemas de Hesíodo (Teogonia e os trabalhos e os dias) ou o de Ésquilo (Prometeu acorrentado), possibilitam acompanhar a narrativa sobre Prometeu, conhecido por roubar o fogo dos deuses e entregar para os homens, que adquiriram, assim, o conhecimento técnico para domínio da natureza. Com Gilbert Durand (1999; 2012), compreendemos que esse mito é fundante da ciência moderna, gerando também uma crítica sobre a possibilidade de ciência, tão avançada e abstrata, ser capaz de se afastar das práticas cotidianas e dos aspectos mais antropológicos da vida.

Assim, o presente artigo visa analisar o imaginário urbano de Recife, Pernambuco, atrelado a mobilidade cotidiana daquela metrópole. Para tanto, tivemos como foco o metrô da capital, já que se trata de um objeto técnico moderno e diretamente ligado ao disciplinamento e controle do tempo e do espaço. Desse recorte, selecionamos dois momentos: o de sua implementação, na década de 1980, e o próximo da Copa do Mundo de Futebol, realizada no Brasil em 2014, quando passou a ser pensado como infraestrutura para o turismo esportivo.

Portanto, consideramos o mito de Hermes, um deus ambíguo, com valores morais e papéis, às vezes, contraditórios. Essa sua característica aponta para a possibilidade de coexistência de múltiplos papéis, sem a necessidade de eliminação de um ou de outro. Isso indica a importância de se considerar a pluralidade de narrativas, de atores e de situações que podem ser conectadas a um determinado imaginário. Hermes possui a capacidade de transitar em todos os mundos, ultrapassando quaisquer fronteiras, e reforçando a importância da construção da mediação entre dois pontos ou mais. Possibilita, assim, uma valorização do processo em detrimento de um objetivismo cego pautado em binarismos excludentes.

Partimos da hipótese de que as narrativas que estruturam um imaginário da grande Recife moderna caracterizam um paradoxo em relação à pobreza urbana, em seu processo de invisibilização. Essa contradição remete à relação entre os mitos de Prometeu e Hermes, fazendo-nos pensar no mito da tecnologia e ciência moderna e seus gestos de

engessar, separar as coisas em lugares, disciplinar e especializar em relação a outro pensamento que valoriza o contraditório, a pluralidade, a coexistência e o contato.

Por esse caminho, nos valem dos estudos de Durand (2012), privilegiando uma perspectiva de imagens que não é presa à materialidade positiva da “moldura fotográfica”, mas está presente em um conjunto de narrativas, artefatos, gestos e símbolos. Dessa forma, tivemos uma etnografia orientada pelas noções de imaginário, bem como a categoria plataformização (Poell; Nieborg; Van Djick, 2020) necessária para interpretar como a mobilidade pode ser pensada em relação a questões como a economia informacional, o mercado de turismo e a governança.

Em termos metodológicos, nos orientamos pela noção de mitanálise (Durand, 1985) que pressupõe um foco de observação no fluxo das práticas, instituições e documentos, dando ênfase aos processos diacrônicos que marcam o nível fundador dos mitos e suas relações com os símbolos. Em outra escala, tais aspectos são relacionados aos grupos sociais, às narrativas, memórias e ações que constituem um rico campo para a etnografia mais próxima de um viés sócio-histórico. Em termos de coleta de dados, isso significou captar as imagens sobre o fenômeno em jornais da época e em estações do metrô, perceber imagens em trechos de canções e na poesia de artistas locais, e observar as Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) ligadas ao uso do metrô e à construção de itinerários.

Os dados possibilitaram interpretar que a mobilidade urbana no Recife constitui um ambiente polifônico, marcado por uma multiplicidade de vozes que “se cruzam, relacionam-se, sobrepõem-se umas às outras, isolam-se ou se contrastam” (Canevacci, 2004, p. 17). Portanto, foi necessário compreender as representações sobre a cidade como maneiras de contar e relatar a paisagem urbana e a tecnologia a partir de determinados grupos e contextos organizacionais (Becker, 2009). O artigo foi organizado em dois tópicos que apresentam reflexões sobre o imaginário de acordo com essas formas de narrar.

Mobilidade, imaginário e plataformização: algumas aproximações em Recife

Segundo Gabriel Girão (2022), o sistema de metrô do Recife foi o terceiro construído no Brasil, após os do Rio de Janeiro e São Paulo. Em termos de abrangência, ele possui 71km e é superado apenas pela malha metroviária paulista. Segundo a

Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU), esse sistema pernambucano é estruturado em duas grandes linhas (Centro e Sul) que atendem quatro municípios¹ da região metropolitana da grande Recife, transportando 195 mil pessoas por dia². Contudo, em seu momento inicial, o *Jornal Diário de Pernambuco*, de 10 de março de 1985, destacou que esse transporte possuía capacidade para transportar até 40 mil passageiros, além de um alto nível de segurança, e que podia gastar menos de dois minutos entre uma estação e outra. Assim, verificamos que há um aumento considerável da capacidade de transporte da década de 1980 em relação aos dias atuais. Vale ressaltar que a ideia de velocidade era uma característica associada a esse artefato tecnológico. Esse segundo aspecto também foi enfatizado na primeira página do *Jornal Diário de Pernambuco* do dia seguinte, 11 de março de 1985, quando explicava que o metrô gastaria 24 minutos entre Jaboatão e Recife, contra os 50 minutos gastos de ônibus.

Antes disso, esse tipo de transporte só poderia ser observado em matérias jornalísticas sobre as grandes metrópoles ou em filmes como “*The Warriors: os selvagens da noite*” que, durante a década de 1980, trazia uma narrativa heroica de uma gangue atravessando a cidade de Nova York por meio do sistema de metrô. No próprio movimento Mangubeat, Chico Science percebia o metrô como conectado em uma ampla rede que resultava nas relações assimétricas na cidade, caracterizadas nas formas como determinados atores sociais se deslocavam. Assim, ele cantava o seguinte trecho, na canção “A cidade” (1994): “coletivos, automóveis, motos e metrôs. Trabalhadores, patrões, policiais, camelôs (Science, 1994c).

Na sociologia urbana de Chicago, Robert Park (1967, p. 30) já apontava que “todas as coisas que tendem a ocasionar a um mesmo tempo maior mobilidade e maior concentração de populações urbanas — são fatores primários na organização ecológica da cidade”. Resultando, disso, unidades ecológicas e econômicas que acabam por caracterizar divisões do trabalho, multiplicações das ocupações e profissões. Já quando se pensa a relação entre cidade e mobilidade, Mimi Sheller e John Urry (2006) notam que, se no início do século XX os pesquisadores da escola de Chicago percebiam as mobilidades como um dos principais índices para se compreender o metabolismo de uma cidade, atualmente é possível falar de um novo urbanismo que considera as cidades como espacialmente abertas e atravessadas por diferentes tipos de mobilidades, caracterizadas em fluxos de pessoas, mercadorias e informações. Dessa maneira, não poderíamos pensar a cidade com suas

¹ Recife, Jaboatão, Camaragibe e Cabo de Santo Agostinho.

² Ver: <https://encurtador.com.br/gH8NZ>. Acesso em: 3 fev. 2024.

unidades ecológicas isoladas por fronteiras bem definidas, mas devemos vê-las atravessadas por fluxos e contatos.

A situação da mobilidade nunca foi fácil, mas, nos últimos anos, também não é nada animadora, já que Recife ocupa a 24ª posição mundial em termos de congestionamento, segundo o levantamento do ranking anual *Traffic Index*, produzido pela empresa holandesa Tomtom³, divulgada na rádio Central Brasileira de Notícias (CBN)⁴, em março de 2022. Nesse contexto, considerando a observação de Sheller e Urry (2006), é interessante podermos compreender o transporte público como fundamental nesse papel de conexão de fluxos, transportando trabalhadores de um lado a outro da cidade, ou das cidades dormitórios até as áreas centrais de Recife. Isso sinaliza que as unidades ecológicas não podem ser pensadas como mosaicos de fronteiras fechadas, mas com certa porosidade diplomática que expressa outras relações de poder no âmbito cotidiano.

É possível destacar que tanto a questão da velocidade nos grandes corredores urbanos para o transporte público quanto a ideia de uma especialização e morfologia dos espaços sociais e avanços tecnológicos na mobilidade, são diretamente associados ao mito prometeico que é constituinte da ciência moderna⁵ e que estrutura todas essas maneiras de gerir, dominar e organizar a vida. Todos esses aspectos são experienciados por pessoas que lhe atribuem sentidos, pois, como já observava Danielle Rocha Pitta (2017), o ser humano imagina e atribui significados que vão além da funcionalidade dos atos ou objetos e, ao fazer isso, adentram o plano do simbólico, ou seja, operam com símbolos constituintes do imaginário. Antes de avançar, é importante explicar que

O imaginário não é mais que esse trajeto no qual a representação do objeto se deixa assimilar e modelar pelos imperativos pulsionais do sujeito e no qual, reciprocamente, como provou Piaget, as representações subjetivas se explicam pelas acomodações anteriores do sujeito ao meio objetivo (Durand, 2012, p. 41).

³ Desde 2013, essa empresa passou a percorrer cidades brasileiras com carros munidos de câmeras capazes de captar imagens em 360°. Esses dados possibilitam o aprimoramento de mapas e modos de interação urbana, pois geram informações sobre alterações no trânsito, como congestionamentos, sinalizações nas pistas, entre outros.

⁴ Ver: <https://abrir.link/spdNa>. Acesso em: 29 nov. 2023.

⁵ Para Durand (2004), o mito do ocidente venera a positividade dos objetos, das máquinas e dos fatos históricos. Ele considera que o progresso industrial e técnico são constituintes de um imaginário “progressista”, que se opõe paradoxalmente como destruidor de mitos.

Essa perspectiva a respeito do imaginário é fundamental para se problematizar o comportamento de uma negação geral dos congestionamentos e do tempo lento, que sempre serve de justificativa para soluções como a construção do metrô, de aplicativos que calculam os caminhos mais rápidos e de reformas urbanísticas. De fato, há um imaginário racional de velocidade expressado por meio de símbolos que, por décadas, são descolados de uma prática cotidiana de movimento lento e desconfortável em Recife. Apesar disso, ainda orientam comportamentos e são influenciados pelas experiências.

Por esse viés, seria fundamental compreender como o sujeito interage com o mundo objetivo ao seu redor, influenciado por impulsos e desejos que atribuem sentido a maneira como se imagina o mundo, mobilizando emoções como medo, conforto, coragem, entre outras. Nesse sentido, tanto as representações são influenciadas pelas experiências no meio quanto as percepções de imaginário atuam na forma como interagimos com o mundo. O ambiente aparece, assim, de duas maneiras: influenciando os saberes e sendo influenciado pelos saberes, não compondo, portanto, um sistema fechado. Maria Cecília Teixeira e Alberto Filipe Araújo (2009) observam que o imaginário também pode ser identificado como mito, significando:

Um sistema dinâmico de símbolos, arquétipos e schémes⁶ que tende a se compor em relato, ou seja, que se apresenta sob forma de história. Por este motivo ele já apresenta um início de racionalização. O mito é um relato fundante da cultura: ele vai estabelecer as relações entre as diversas partes do universo, entre homens e o universo, entre homens entre si. Por sua construção, próxima da composição musical que comporta refrões, repetições, o mito tem sempre uma dimensão pedagógica. É ainda função do mito fornecer modelos de comportamento, ou seja, permitir construção individual e coletiva da identidade (Pitta, 2017, p. 23).

Por fim, é interessante pontuar que uma das melhores maneiras de observar o imaginário e suas expressões é por meio do trajeto antropológico, existente na “incessante troca que existe ao nível do imaginário entre as pulsões subjetivas e assimiladoras e as intimação objetivas que emanam do meio cósmico e social (Durand, 2012, p. 41).

⁶ Grosso modo, o *Schéme* é anterior as imagens e corresponde a uma tendência geral dos gestos, fazendo a junção entre os gestos inconscientes e as representações. Já o arquétipo é a representação dos *schémes*. Imagem primeira de caráter coletivo e inato. Ele constitui o ponto de junção entre o imaginário e os processos racionais. Assim, o *schéme* da subida vai ser representado pelos arquétipos (imagens universais) do chefe, do alto; o *schéme* do aconchego, pelos da mãe, do colo, do alimento. Já o símbolo evoca algo ausente ou impossível de ser percebido. É uma representação que faz aparecer um sentido secreto e é presente nos rituais, mitos, literaturas e artes (Pitta, 2017).

É oportuno dizer que o metrô surgiu na década de 1980 como um artefato tecnológico e símbolo de velocidade, que passou a integrar o cotidiano do recifense, juntamente com todos os outros que buscam racionalizar o tempo na cidade. Mas, também, que ganhou outros significados ao longo do tempo, passando a compor o universo simbólico da cidade. Desse modo, dialogou com narrativas fílmicas norte-americanas, músicas e com experiências de outros estados, pois, como percebeu Gilberto Freyre⁷, não se tratava de um “metrô tatu” (como o de São Paulo), mas de um que “rodava” na superfície e marcava uma novidade até então desconhecida.

Considerando a perspectiva do Mitema (Durand,1985)⁸, ou seja, da menor unidade estrutural do mito que se repete e se combina de diferentes formas, carregando consigo significados simbólicos, podemos compreender que todas as imagens universais convergem com as experiências e as percepções para a construção de uma ideia de mobilidade do metrô em Recife. Para compreender essa complexidade, é necessário navegar sobre imagens, compreendendo que

a imagem não se transmite somente sob forma visual, pois temos ainda a imagem poética, a imagem musical, estas tendo ainda várias formas de apresentação seja na dança, no teatro, no cinema, etc. E além destas imagens, ainda existe a interior, não exprimida, que toma forma nos sonhos de cada um; imagens ou oníricas ou criadas conscientemente, entretidas e alimentadas dia a dia (Pitta, 1975, p. 65).

Nesse sentido, é possível “mapear” a cidade de Recife em uma série de relatos cujos personagens, imagens e eventos emergem na duração da própria mobilidade na urbe. É possível perceber imagens e símbolos nas canções “A cidade” (1994) ou “Rios, Pontes & *Overdrives*” (1994) de Chico Science e Nação Zumbi. São relatos que possuem elementos constituintes do mito da cidade moderna, mas, ao mesmo tempo, trazem elementos contextuais ricos que demonstram a riqueza e criatividade do imaginário local. Na canção “A cidade”, Chico Science canta: “coletivos, automóveis, motos e metrôs. Trabalhadores, patrões, policiais, camelôs”, sinalizando uma equivalência entre tipo de transporte e estratificação social que marca fortemente o imaginário local.

⁷ Diário de Pernambuco, 13 de março de 1985.

⁸ O autor considera que tais mitemas possibilitam observar estruturas psicológicas e culturais mais profundas de uma sociedade, portanto, de seu imaginário. São constituintes dos mitos, possibilitando-lhe a expressão simbólica das experiências humanas em seus aspectos mais universais e elementares, auxiliando, assim, a manutenção e re(estruturação) de coesões cultural e social.

Essas letras de Chico Science relatam a experiência cotidiana das pessoas que transitam na cidade, sendo um rico campo para se refletir sobre o mito de Hermes, ao mesmo tempo em que demonstra inquietação e aponta algumas contradições do progresso, diretamente associado ao mito de Prometeu. Dos gestos e pulsões cotidianas aos mitos fundacionais, esse breve experimento demonstra a potência dessa abordagem em um viés etnográfico.

Já, na Copa do Mundo de 2014, a cidade de Recife teve um acréscimo populacional temporário de turistas, fazendo com que o simples ato de transitar pela cidade se tornasse uma epopeia ainda mais heroica que aquela já enfrentada cotidianamente pelos trabalhadores. Para se ter ideia, o site Superesportes⁹ informou que aproximadamente 400 mil turistas estiveram em Pernambuco, dentre os quais 39,31% do total era estrangeiro dos Estados Unidos, Costa Rica e Alemanha.

Nessa situação, o sistema de metrô passou a integrar outras possibilidades de usos e imaginários distintos em relação às décadas passadas. Um marco que aponta essa distinção é que, dois dias antes do primeiro jogo da Copa, foi liberada¹⁰ uma passarela, que custou cerca de R\$ 26 milhões, construída para conectar o Aeroporto Internacional Gilberto Freyre até a estação de metrô “Aeroporto” na linha Sul, que vai de Cajueiro Seco até a estação Joana Bezerra (ponto de baldeação com a linha Centro).

De forma explícita, tem-se um contexto de cidade que, pelo viés de David Harvey (2012), estaria servindo como lugar de investimento do excedente de capital, portanto, dentro de uma complexa análise que envolve a relação entre mercado, cidade, construção civil e percepção de cidade. Logo, aquele sistema de transporte que, na música e arte local, compunha um sistema de mobilidade ligados ao cotidiano dos atores locais migrantes e homens comuns, passa a ser mais vinculado ao setor de serviços de turismo.

Quanto à conectividade entre pessoas, lugares e informações, vale ressaltar que, segundo o JC Trânsito (2014), o metrô de Recife estava desenvolvendo um aplicativo para ser lançado até a Copa do Mundo que houve no Brasil. O aplicativo possuiria informações sobre o clima, os terminais de ônibus integrados nas estações e até mesmo um banco de dados sobre os pontos turísticos da cidade. Segundo o site:

Em meio aos vários problemas que têm ocorrido no metrô do Recife, como atrasos, trens quebrados, estações sucateadas e camelôs ocupando o espaço dos

⁹ Ver: <https://abrir.link/jjwwd>. Acesso em: 15 abr. 2024.

¹⁰ Ver: <https://encurtador.com.br/Wf6D2>. Acesso em: 29 jan. 2024.

usuários, o Metrorec testa um aplicativo para tentar melhorar a vida de quem depende do transporte sobre trilhos. **O totem informativo vai começar a funcionar até a Copa do Mundo nas estações Cosme e Damião, Aeroporto, Tancredo Neves e Rodoviária, Recife, Jaboatão e Camaragibe.** Para os usuários que têm smartphone, o aplicativo pode ser baixado. Com o serviço, as pessoas vão poder se informar sobre operação das linhas, traçar rotas e saber como está o clima na estação. Também será possível verificar pontos turísticos localizados perto de cada estação (JC Trânsito, 2014, n.p, grifos meus).

A localização dos totens informativos foi distribuída em pontos estratégicos ao turista que se deslocasse pelo Recife Antigo, aeroporto, área hoteleira de Boa Viagem em direção ao estádio Arena Pernambuco, onde ocorreram os jogos da Copa. Segundo o assessor de imprensa da Superintendência de Trens Urbanos do Recife, Salvino Gomes Silva Filho, o aplicativo poderia ser baixado nas plataformas *Android*, *IOS* e *Windows Phone*.

Com uma funcionalidade próxima, encontramos o *Trainsity Recife Metro*¹¹ no aplicativo *PlayStore*. Trata-se de um aplicativo que mostra todo o mapa da rede de metrô, suas conexões com as linhas de trem a diesel e terminais de ônibus. Ele possibilita abrir as localizações das estações e traçar rotas de um ponto a outro da malha ferroviária da cidade. Fato que dialoga diretamente com uma ideia de *smart cities* (cidades inteligentes) que, segundo Alves, Dias e Seixas (2019, p. 2), trata-se de um conceito que “associa as oportunidades da revolução digital, como a crescente difusão e capacidade de computação das novas tecnologias, à inovação social e à integração de mecanismos e ações de gestão e planejamento de espaços urbanos”. Esse viés tecnológico implicou em novas práticas e na construção de uma imagem de mobilidade urbana para aqueles tempos de Copa do Mundo. Desse modo, é importante considerar que:

Esta “viragem da mobilidade” nas ciências sociais é particularmente relevante para o atual desenvolvimento de **tecnologias móveis para dispositivos portáteis baseadas na geolocalização**. A maioria dessas tecnologias aumenta o ambiente urbano de seus usuários com recursos informacionais geolocalizados que podem ser recuperados do dispositivo portátil (**supostamente equipado com o software adequado**) quando o usuário está próximo deles. As tecnologias geolocalizadas são, portanto, concebidas para **remodelar a experiência de mobilidade em ambientes urbanos**. Alguns destes sistemas também são dotados de capacidades para **mapear as entidades geolocalizadas**, tais como recursos virtuais e pessoas (através da mediação dos seus dispositivos portáteis), e disponibilizar esses mapas em constante evolução

¹¹ Ver: <https://trainsity-recife-metro.softonic.com.br/android>. Acesso em: 29 nov. 2023.

aos utilizadores. Nesse caso, as telas dos dispositivos móveis tornam-se uma espécie de espaço público no qual pessoas são conectadas (Licoppe; Guillot, 2006, p. 158, grifos meus).

Por esse viés, é praticamente impossível não considerar que os aplicativos de localização vinculados ao metrô e as próprias reformas de construção da passarela para integrar o aeroporto internacional à estação aeroporto, na linha Azul, não esteja vinculada ao sentido de influenciar a experiência de mobilidade urbana atrelada ao turismo esportivo. Provavelmente, foi por isso que, em maio de 2014, foi lançado o *Trainsity Recife Metro*, que teve sua última atualização em 5 de agosto de 2024 e mais de 1.000 *downloads*.

Esse aplicativo é um produto da empresa paulistana Dominoc 925¹², especializada em tecnologias geoespaciais e especialista em Sistema de Informações Geográficas (GIS). A relação do aplicativo dessa empresa com o sistema de metrô, com os usuários e com a perspectiva político administrativa de determinados contextos reflete uma perspectiva de infraestrutura de dados, de mercado e de governança, cabendo, portanto, uma análise a respeito do fenômeno da plataformização (Poell; Nieborg; Van Djick, 2020).

Sobre o *Trainsity Recife Metro*, notamos que a empresa informa, nos “detalhes” do produto, que possui anúncios exibidos pelo desenvolvedor do aplicativo. Averiguando minuciosamente a descrição e as características do aplicativo, encontramos o item “Permissão do ID de publicidade”, que significa que há a permissão para que os desenvolvedores e profissionais de marketing monitorem a atividade para fins publicitários. Esse aspecto traz à tona os dois primeiros pontos elencados por Thomas Poell, David Nieborg e José Van Djick (2020), ou seja, há um arranjo de mercado capaz de agregar atores externos por meio de anúncios e, ao mesmo tempo, um processo de “dataficação” expressa na coleta de dados. Eles explicam que, a partir da coleta de dados, é possível realizar um processamento algorítmico para se obter tendências e orientações para uma ampla variedade de atores externos.

Essa situação pode ser compreendida dentro do que Manuel Castells (1999) chama de economia informacional, que é baseada no processamento das informações, em um paradigma tecnológico que possibilita o aceleração do processo de mundialização do capital. Já Steven Levy (2012) observa a relação com o mercado e utiliza o termo “onívoro” para explicar a maneira como o capital se apropriou dos *geodados* para metabolizar seu

¹² Em 13 de agosto de 2024, foi lançado o aplicativo *Trainsity World*, contendo mapas das malhas ferroviárias de dezessete cidades de vários países, como Canadá, Indonésia, Holanda, Japão, Filipinas, Brasil, China, entre outros.

próprio sistema. Em uma linha próxima, Poell, Nieborg e Van Djick (2020) citam esse tipo de comportamento como uma espécie de “imperialismo de plataforma”, contudo, eles se referem a empresas norte-americanas como a *Google* e a *Meta*, que têm alcance global. Essas abordagens que contextualizam os modos de produção, o trabalho e as relações de poder marcam o viés da economia política crítica (Poell; Nieborg; Van Djick, 2020).

Seja no ritmo e velocidade dos trechos curtos do “poema trem de ferro” de Manuel Bandeira ou na canção “A cidade” de Chico Science e Nação Zumbi, a velocidade e a circulação são aspectos que marcam a continuidade da narrativa, mesmo em situações posteriores. O processo que mescla elementos diacrônicos em relação a uma sincronia combinatória é constante na construção de um imaginário urbano sobre a mobilidade. Assim, segue o mito prometeico, por meio do conhecimento técnico até chegar na Revolução Industrial 3.0, cuja característica marcante é a produção e o gerenciamento de informação.

O caso do metrô de Recife é emblemático, já que se trata de um mesmo objeto, compreendido em dois contextos distintos que mobilizam representações sobre a cidade (do trabalho, do turismo e da expansão metropolitana) e as representações dos usuários (turistas, trabalhadores, estudantes).

A linha Centro no Circuito da Copa do Mundo

Em um primeiro momento, na década de 1980, o metrô foi pensado como totalmente atrelado a uma política de Estado. A ideia do metrô era existente desde o plano de desenvolvimento integrado do governo estadual de Pernambuco, em meados da década de 1970. Contudo, esse projeto tinha como objetivo propiciar um transporte público com uma economia de 20% em relação às passagens de ônibus para 280 mil usuários. O projeto foi patrocinado pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (Diário de Pernambuco, 1985) e mobilizou a economia nacional e local, aglutinando empresas como a Odebrecht, Job Vigilância, Santa Matilde, entre outras, que anunciavam em suas propagandas a participação na construção do metrô¹³.

Já sobre o contexto dos grandes eventos como a Copa das Confederações ou a Copa do Mundo de 2014, vale ressaltar que o sistema de metrô apareceu como uma alternativa principal para o problema da mobilidade. Isso trouxe, também, um projeto de

¹³ Tal dado pode ser verificado nas páginas do jornal Diário de Pernambuco de março de 1985.

construção de outra representação de Recife, sinalizando um contexto distinto daquele primeiro analisado aqui. Para se ter uma ideia disso, basta uma leitura da matéria “Torcedores poderão pegar metrô de graça até a Arena Pernambuco: onde estações vão admitir passageiros que mostrem ingresso para estádio. Motoristas vão contar, ainda com estacionamento em três shoppings” (G1, 2013)¹⁴.

Além da passagem de graça, outro dado que chama a atenção é a distribuição das onze estações circuito (Cajueiro Seco, Aeroporto, Tancredo Neves, Shopping, Antônio Falcão, Largo da Paz) na linha Azul do metrô, localizada próximas da zona sul da cidade do Recife onde há o aeroporto, shoppings e a praia de Boa Viagem. Duas no centro da cidade, que possibilitavam fácil acesso aos estádios dos principais times pernambucanos e Recife Antigo, e as três últimas estações finais da linha Centro 1 (amarela) que davam acesso às estações Rodoviária Cosme Damião e Camaragibe. Cada estação do circuito da Copa recebeu um totem eletrônico que funcionava em português, espanhol e inglês, possibilitando que o usuário pudesse traçar rotas de um ponto a outro, entre as estações da rede ferroviária.

¹⁴ Ver: <https://encurtador.com.br/tllK8>. Acesso em: 29 nov. 2023.

05/06/2013 12h45 - Atualizado em 05/06/2013 13h26

Torcedores poderão pegar metrô de graça até a Arena Pernambuco

Onze estações vão admitir passageiros que mostrem ingresso para estádio. Motoristas vão contar, ainda, com estacionamento em três shoppings.

Do G1 PE

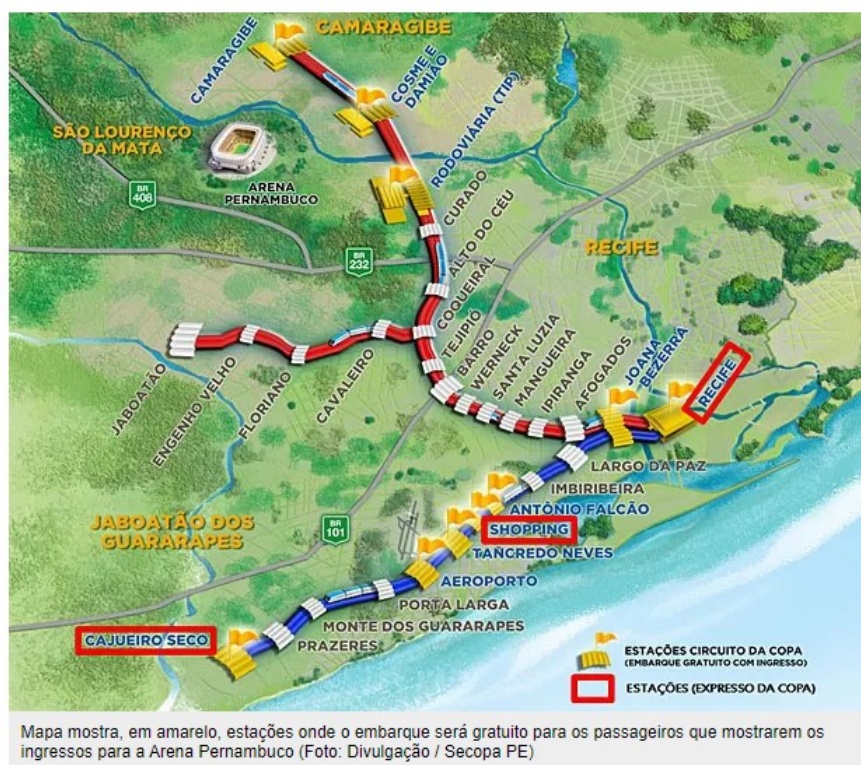


Figura 1 – Circuito da Copa. Fonte: G1, 2013.

Apesar desse trajeto traçado e equipado pela administração pública, seria possível pegar um coletivo na frente do aeroporto e se valer do sistema de integração com a estação barro, trajeto que possibilitaria ao turista ter acesso a uma área alta de morro e descortinar a ideia de cidade que o trajeto mais institucional construía. Assim, seria possível visualizar as muitas camadas temporais da cidade, a aglutinação de casas populares nos morros em primeiro plano, com arranha céus concentrados próximos a praias, como uma imagem de fundo em terceiro plano. Se o mito de Prometeu está presente na ideia estatal de progresso comum em ambas as situações (as décadas de 1980 e 2010), pautado nos

avanços tecnológicos, o de Hermes é fundamental para o exercício etnográfico sobre esse fenômeno urbano imerso em mitemas. Assim, vale considerar que

A arte de revelar o que está mascarado, através da interpretação etnográfica, mesmo realizando isso com furto, ação que na Antiguidade era protegida justamente por aquele Deus [Hermes]. O Paralelo entre a descrição antropológica e o mensageiro dos deuses se baseia na contínua inversão metodológica que torna familiar o que é estranho e estranho o que é familiar. [...] Nesta vizinhança que deve ser distanciada se situa a arte hermética e etnográfica da decodificação das mensagens urbanas. A arte de interpretar (Canevacci, 2004, p. 30, grifos meus).

Portanto, a arte de descobrir o que é ocultado é possível à Hermes, justamente por conta da capacidade de deslocamento. Verificamos que o deslocamento via “circuito da Copa” também oculta outra perspectiva imaginária de cidade moderna. Para o sociólogo Becker (2009, p. 29), “a forma e o conteúdo das representações variam porque as organizações sociais variam”. O autor explica que elas não moldam apenas o que é feito, mas também operam com as percepções dos usuários e os padrões que utilizam para julgar. O que nos faz pensar que aquele transporte público recifense passou a ser pensado também em relação às realidades dos torcedores americanos, alemães, costarriquenhos, entre outros.

Assim, talvez seja importante dizer que inicialmente o metrô foi projetado de acordo com o cálculo populacional das áreas cobertas pelas estações na época de sua implementação. Porém, a própria expansão da cidade e o acréscimo de turistas nas linhas durante a Copa do Mundo de 2014 gerou uma situação de colapso. Naquele contexto, a socióloga Ana Paula Portela, do grupo Direitos Urbanos do Recife, apontou o problema e o impacto desses eventos esportivos para os moradores e trabalhadores que cotidianamente transitavam de metrô (Costa, 2013).

Para entendermos melhor essa questão, basta lembrar que a estação de metrô Cosme Damião, a mais próxima da Arena Pernambuco e que foi projetada para receber aproximadamente 20 mil passageiros diariamente, teve que lidar com a influência de um estádio cujo primeiro jogo atraiu 25 mil torcedores, dos quais 75% utilizaram o metrô¹⁵. As construções da Estação Cosme Damião na linha Centro (Amarela), focada no evento

¹⁵ Disponível em: <https://encurtador.com.br/oEePz>. Acesso em: 29 nov. 2023.

da Copa, e a estação Camaragibe (vizinha) foram erguidas com base na desapropriação de famílias e pressões das mais diversas (Moura, 2016).

Contrastando com a ideia de conectividade e de uma modernidade higienizadora de qualquer pobreza, a realidade cotidiana do metrô sinaliza a convergência de muitos itinerários que se cruzam e demonstram que a mobilidade local é permeada por uma pobreza que é invisibilizada e não possui lugar na narrativa da cidade moderna. Algumas estações como a Werneck, Tejipio, Santa Luzia, entre outras, aparecem nas narrativas jornalísticas¹⁶ e em relatos como o da jovem Maria Alice, que nos relatou o medo de se deslocar pela linha Centro 1 (Amarela) de Recife até a cidade de Camaragibe, durante a noite.

Ao observar esta linha Amarela durante o dia, por cerca de uma semana, notamos um tipo de narrativa heroica do trabalhador cotidiano, daquele “pedreiro suicida” que aparece na canção de Chico Science. Do migrante da zona da mata, agreste ou sertão que chega para viver nas bordas da grande Recife, nas “cidades dormitórios” mais afastadas do centro da cidade e da zona sul. Mesmo na última estação da linha 1 Centro (Amarela), a Estação Camaragibe, é possível ver as plataformas lotadas de pessoas das cidades de Camaragibe e de São Lourenço da Mata que, apesar de constar no projeto inicial de implementação do metrô, na década de 1980, segue por décadas dependendo de empresas privadas de ônibus para se integrar com as outras cidades da região metropolitana.

A lotação (figura 2) é algo comum em todos os dias úteis, principalmente nos horários de pico (das 5h30 às 8h30 e das 17h30 às 20h). Esse é o melhor momento para os vendedores informais (camelôs) abordarem os clientes com massageadores portáteis, películas de celular, carregadores de celular, pipoca, água mineral, chocolate, entre outros produtos, que podem possibilitar um pouco de conforto ou sensação melhor naquele ambiente de grande densidade. Tem-se um conjunto de pulsões individuais que nos remete ao poema de Manuel Bandeira que genialmente se vale dos trechos “Café com pão, café com pão, café com pão” para mencionar como uma alimentação comum a maioria dos brasileiros estava presente no contexto do artefato tão tecnológico que era o trem, no Brasil da década de 1930. No poema, há a musicalidade do ritmo da máquina mesclado com a cultura cotidiana. Nossa observação de campo nos possibilita compreender que o amendoim, a pipoca, o chocolate e a água, industrializados e baratos, são imagens que existem nos pensamentos de quem utiliza o metrô diariamente.

¹⁶ Ver: <https://encurtador.com.br/x5QVI>. Acesso em: 26 dez. 2023.



Figura 2 – Metrô do trabalhador. Fonte: Marmanillo, 2022.

Nesse contexto de grande movimentação e lotação, tive contato e conversei com a jovem Thais Maira, de 25 anos, que se desloca por toda extensão da linha 1 Centro (Amarela) e por um trecho da linha Azul, caracterizando um percurso da cidade de Camaragibe até o bairro de Boa Viagem, no Recife. Ela explicou que fazia de tudo para evitar o horário de pico e que possui um pânico só de lembrar do aperto que ocorre nesses horários. Ela disse que aquilo fazia parte da luta cotidiana para sobreviver e que acredita que a maioria das pessoas aceita por fazer parte da vida, sendo algo que aprendem com os pais e avós: a responsabilidade de trazer o pão, o sacrifício pela família. Indo mais longe, Thais discorreu que “uma das primeiras coisas que tivemos construídas foram igrejas, para ensinar sobre labuta, sacrifício. [...]A consequência do pecado de Eva é que nos faz trabalhar” (MAIRA, Thais. Depoimento oral. Recife: set.de 2024). Trata-se do mito do pecado original, relacionado à cultura religiosa ocidental judaico-cristã que se fundamenta no livro de Gênesis, no antigo testamento da Bíblia. Segundo o documento, Adão e Eva foram expulsos do paraíso e amaldiçoados. Eles deveriam trabalhar para sobreviver, constituindo-se, assim, um mito que orienta um determinado comportamento em relação ao trabalho. A imagem do casal saindo de uma bela área arborizada e frutífera é secular e global, e cotidianamente se converte em uma simbologia que atribui sentido ao comportamento de muitos trabalhadores.

Por outro lado, Thais relatou uma situação em que um cachorro entrou no vagão de metrô e viajou junto com as pessoas, em agosto de 2024. Esse foi um momento de ruptura da “ordem” que gerou sorrisos em alguns passageiros que interagiram com o animal ou o observaram. Apesar das simbologias, arquétipos e mitos que fundamentam aquele espaço serem de total domínio e disciplinamento da natureza, os passageiros atribuíram seus próprios sentidos para a situação, simbolizando-a e reproduzindo imagens e narrativas como essa que me foi dada, dias após o ocorrido.

Conclusão

Cidades como Recife, São Luís, João Pessoa e Manaus se transformaram em pontos em vastos mapas de turismo. Dentro dessas cidades emergem mais pontos para serem consumidos enquanto produtos de mercado. Nesse processo antropofágico, as imagens dos viajantes dominam as redes, os aplicativos de edição, geolocalização e postagem, cumprindo o papel mediador nas *smartcities*. Mais do que isso, as imagens de “Veneza Brasileira”, da “ilha do amor” e de “Jampa” também se constituem como relatos de viagens com lógica e ritmo distinto daquelas andanças dos caminhantes locais. São termos produzidos a partir de percepções, imaginários e formas de consumir a cidade, cujo foco se pauta na movimentação de capital e informações que acabam por torna as cidades enquanto meras receptoras de excedentes de capital ou lugares para a produção de lucros (Harvey,2012).

Essas imagens são símbolos expressos em fotografias, palavras, gestos e discursos diretamente ligados a maneiras estabelecidas de organizar a vida, as experiências e a reprodução de determinados esquemas e regimes de imagem que tomam a urbe como símbolo de caos, de experiência turística diferenciada ou de qualidade de vida. Contudo, é necessário situar isso dentro de um trajeto antropológico que evidencie a tensão entre as estruturas do imaginário e as tensões subjetivas e cotidianas, algo que só é possível com um estudo detalhado e minucioso dos ritmos que povoam a experiência urbana na “Manguetown”.

Nesse sentido, compreendemos que as mobilidades urbanas (comunicação e transporte) se expressam em tecnologias que não podem ser entendidas como apartadas da natureza ou do aspecto humano, principalmente por serem elementos constitutivos da reprodução e organização imagética, e, portanto, simbólica da realidade social urbana. As imagens alienadas da experiência sensível, memorável e subjetiva cumprem papel

fundamental na narrativa dos lugares como produto e não como espaços praticáveis. Por fim, cremos ser importante devolver a “sandália com asas” à Hermes e refletir sobre as continuidades dos ritmos dentro da urbe, sobre os suportes materiais e digitais que constituem essas narrativas imagéticas e o efeito disso no âmbito das alteridades na cidade.

Referências

ALVES, Maria Abadia; DIAS, Ricardo Cunha; SEIXAS, Paulo Castro. Smart Cities no Brasil e em Portugal: o estado da arte. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 11, p. e20190061, 2019.

BECKER, Howard. *Falando da sociedade: ensaios sobre as diferentes maneiras de representar o social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2009.

CANEVACCI, Massimo. *A cidade polifônica: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana*. São Paulo: Studio Nobel, 2004.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

COSTA, Camila. Copa das Confederações expõe falta de planejamento em Recife. *BBC News*, junho de 2013. Disponível em https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/06/130616_atrasos_mobilidade_urbana_arena_pernambuco. Acesso em: 29 nov. 2023.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. FIGUEIREDO INAUGURA HOJE A PRIMEIRA FASE DO METRÔ. *Diário de Pernambuco*. Recife, 11 de março de 1985. Seção (Capa e entre as páginas 9 e 13).

DURAND, Gilbert. Sobre a exploração do imaginário, seu vocabulário, métodos e aplicações transdisciplinares: mito, mitanálise e mitocrítica. *Revista Faculdade Educação*, v. 11, n. 1-2, p. 244-56, 1985. Disponível em: <http://educa.fcc.org.br/pdf/rfe/v11n1-2/v11n1-2a15.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2024.

DURAND, Gilbert. *As estruturas antropológicas do imaginário: introdução à arqueologia geral*. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

GIRÃO, Gabriel. Metrô Recife | A precarização do Metrô de Recife. *Esquerda Diário*, 2022. Disponível em: <https://www.esquerdadiario.com.br/A-precarizacao-do-Metro-de-Recife>. Acesso em: 29 nov. 2023.

G1. Torcedores poderão pegar metrô de graça até a Arena Pernambuco. *G1*, 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/06/torcedores-poderao-pegar-metro-de-graca-ate-arena-pernambuco.html>. Acesso em: 29 nov. 2023.

HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: do Direito à cidade à Revolução Urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

HESÍODO. *Os trabalhos e os dias*. Curitiba: Segesta, 2012.

JC TRÂNSITO. Metrô de Pernambuco desenvolve aplicativo para ajudar na mobilidade. *Mobilize Brasil*, 2014. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/>. Acesso em: 29 nov. 2023.

LICOPPE Chistian; GUILLOT, Romain. ICTs and the Engineering of Encounters: A Case Study of the Development of a Mobile Game Based on the Geolocation of Terminals. In: SHELLER, Mimi; URRY, John. *Mobile Technologies of the City*. New York: Routledge, 2006. p. 152-177.

LEVY, Steven. *Google: a biografia*. São Paulo: Universo dos Livros, 2012.

MOURA, Alice Bezerra de Mello. *Remoções forçadas, moradas desmanteladas: uma intervenção estatal no Loteamento São Francisco*. 2016. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme. *Fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

POELL, Thomas; NIEBORG, David; VAN DIJCK, José. Plataformização. *Revista Fronteiras – estudos midiáticos*, v. 22, n. 1, p. 2-10, 2020. [10.4013/fem.2020.221.01](https://doi.org/10.4013/fem.2020.221.01).

PITTA, Danielle Perin Rocha. *Iniciação à teoria do imaginário de Gilbert Durand*. Rio de Janeiro: Editora CRV, 2017.

PITTA, Danielle Perin Rocha. Sociologia do imaginário. *Ciência & Trópico*, v. 3, n. 1, p. 66-72, 2011.

SHELLER, Mimi; URRY, John. *Mobile Technologies of the City*. New York: Routledge, 2006.

SANTOS, Daniel. CBTU Recife — Linha Centro 1 — Camaragibe – Recife 24/12/2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=UEGvIrRXPgY>. Acesso em: 29 nov. 2023.

TEIXEIRA, Maria Cecília Sanchez; ARAÚJO, Alberto Filipe. Gilbert Durand e a pedagogia do imaginário. *Letras de Hoje*, v. 44, p. 7-13, 2009.

Recebido em 31 de novembro de 2023.

Aceito em 17 de outubro de 2024.