

Histórias de um tabuleiro de xadrez: fragmentos de uma cidade inventada *

Histories of a chessboard: fragments of an invented city

Maicon Barbosa

Universidade Federal Fluminense e Centro Universitário Augusto Motta

RESUMO:

Esse texto se tece para pensar os cruzamentos entre a invenção da cidade de Aracaju, em meados do século XIX, e algumas atualizações dessa história na experiência urbana contemporânea. Para isso, aproximamo-nos das descontinuidades que compõem histórias de um presente múltiplo, constituído pelo emaranhado de outros tempos. Intercessores como Michel Foucault e Walter Benjamin, entre outros, povoam a escrita e engendram um pensamento que intensifica a feitura de histórias abarrotadas de rupturas, fragmentárias, que recusam uma perspectiva progressista e contínua regida por um tempo pretensamente homogêneo. Algumas narrativas da invenção da urbe se criam no texto, perspectivando, sobretudo, o disciplinamento espacial concretizado na implantação do projeto arquitetônico traçado para a nova capital, que nasceu com a forma de um tabuleiro de xadrez. Articulando-se às histórias da invenção da cidade projetada, problematizamos algumas estratégias de controle dos espaços e da circulação dos corpos no presente.

Palavras-chave: história do presente; narrativa; experiência urbana.

ABSTRACT:

This text intends to investigate the relationship between the invention of the city of Aracaju, in the mid-nineteenth century, and some updates of this history in contemporary urban experience. For this, we approach the discontinuities which produce histories of a multiple present, made by the tangle of other times. Intercessors as Michel Foucault and Walter Benjamin, among others, appears in the writing engendering a thought that intensifies the construction of histories full of ruptures, fragmentary, refusing a progressive and continuous perspective oriented by a time supposedly homogeneous. Some narratives of the invention of the town are created in the text, focusing, especially the disciplining of the space materialized in the implementation of the architectural layout for the new capital city, which was born in the shape of a chessboard. Starting from the stories of the invention of the city projected, we problematize some control strategies of the urban spaces and the movement of bodies in the present time.

Key-words: history of the present; narrative; urban experience.

Descontinuidades e urdiduras da história

Voltando de uma viagem demorada, o explorador Marco Polo espalhou no chão que se estendia aos pés do imperador Kublai Khan um sem número de quinquilharias recolhidas aos quatro cantos do império para mostrar histórias de lugares distantes. Entretanto, naquele momento o explorador viu que todos aqueles objetos mergulhados no desuso eram inúteis para falar dos mundos que havia conhecido: tornara-se necessário apenas um tabuleiro de xadrez e suas peças de marfim polido para narrar histórias de acontecimentos que se passaram alhures e de cidades longínquas, desconhecidas e invisíveis aos olhos do imperador que acreditava dominá-las. ó[...] dispondo sobre o tabuleiro torres ameaçadoras e cavalos sombrios, condensando uma grande quantidade de peças, traçando avenidas retas ou oblíquas com movimentos da rainha, Marco recriava as perspectivas e os espaços de cidades brancas e pretas em noite de luaô. (CALVINO, 1990: 112).

Assim como ao explorador veneziano que aparece em *As cidades invisíveis* ã livro escrito por Italo Calvino ã, também nos interessa contar e pensar algumas histórias a partir de um tabuleiro de xadrez. No entanto, o tabuleiro que se dispõe à nossa frente não é feito de um pedaço de madeira que acolhe reis, rainhas, bispos, cavalos, torres e peões, esses pequenos objetos brancos e pretos que passeiam duros durante uma jogatina. No nosso caso, trata-se de uma cidade que fora projetada em meados do século XIX. A partir de algumas considerações a respeito das descontinuidades de uma história do presente, de suas escritas e das temporalidades emaranhadas que a atravessam, montaremos algumas narrativas da invenção de Aracaju, que fora arquitetada na província de Sergipe Del Rei seguindo os traçados de um tabuleiro de xadrez. Essas histórias descontínuas da invenção da cidade aparecem como modo de interpelar o presente, para entendê-lo como superfície histórica repleta de fissuras e dispersões, necessariamente adensada por outros tempos.

No texto introdutório de *A arqueologia do saber*, Michel Foucault (2000) indica uma mudança que sacudiu violentamente as histórias das ideias, das ciências, da filosofia, do pensamento e da literatura. Trata-se de uma modificação da atenção nos estudos historiográficos que, ao invés de se manter atrelada à ilusão de continuidade ã ligada a vastas unidades de análise como óépocasô ou óséculosô ã, volta-se para as descontinuidades, para as rupturas, para acontecimentos dispersos e parciais. O que Michel Foucault aponta é uma outra maneira de produzir histórias, de escrevê-las, não mais a partir do ideal de continuidade que forneceria a chave para a compreensão de

todo um período, reconstituindo o óstio de uma época, estabelecendo a origem e a unidade de uma sociedade qualquer cujos acontecimentos teriam uma significação comum ao recorte temporal focado. Nessa outra maneira de pensar as histórias, a descontinuidade deixa de ser tomada como um empecilho ao trabalho do historiador, que dificultava a construção de análises contínuas, encadeadas justamente pelo esquecimento das rupturas, das interrupções e das dispersões dos acontecimentos.

Para a história, em sua forma clássica, o descontínuo era, ao mesmo tempo, o dado e o impensável; o que se apresentava sob a natureza dos acontecimentos dispersos ã decisões, acidentes, iniciativas, descobertas ã e o que devia ser, pela análise, contornado, reduzido, apagado, para que aparecesse a continuidade dos acontecimentos. A descontinuidade era o estigma da dispersão temporal que o historiador se encarregava de suprimir da história (FOUCAULT, 2000:9-10).

Os traços de descontinuidade, de ruptura e de interrupção, como assinala Michel Foucault, tornaram-se elementos necessários no trabalho de análise histórica. Ao invés de apagar as lacunas vertiginosas da descontinuidade ã tratando-as como simples perturbações, elimináveis, da ordem contínua dos fatos ã cabe agora àquele que lida com a produção de histórias fazer aparecer as rupturas, as interrupções e as dispersões que constituem o próprio campo de pesquisa. Essas histórias produzidas por descontinuidades não desejam um conhecimento global, não tendem para a composição de metanarrativas que forneceria uma leitura homogênea de um longo período. A ruptura e a interrupção assinalam a presença da diferença na escrita das histórias; diferença que não se submete à continuidade e à homogeneidade, que afirma o inacabamento e a abertura de acontecimentos, não necessariamente visíveis, que dão corpo a uma multidão de histórias ainda por vir.

Paradoxal noção de descontinuidade: é, ao mesmo tempo, instrumento e objeto de pesquisa, delimita o campo de que é efeito [...] não é simplesmente um conceito presente no discurso do historiador, mas este, secretamente, a supõe: de onde poderia ele falar, na verdade, senão a partir dessa ruptura que lhe oferece como objeto a história ã e sua própria história? (FOUCAULT, 2000: 10).

A descontinuidade colocada por Michel Foucault também se refere à escrita, e localiza-se, mais precisamente, na sua relação com a história: se a escrita pode ser produzida por movimentos descontínuos, lacunares e heterogêneos, as histórias que se costuram nessas escritas também são descontínuas, interrompidas e incompletas. Histórias fragmentárias, habitadas por diferenças que não se sintetizam. Inevitavelmente, as histórias que se produzem são histórias de temporalidades, de acontecimentos, de encontros, de embates e de experiências que se passaram. Histórias

daquilo que não somos mais, daquilo que estamos deixando de ser. Histórias de algo passado, então. Nesse sentido, qualquer história se produz sobre a matéria daquilo que se fez passar, que, no mínimo, transformou-se, para não dizer extinguiu-se. Entretanto, essa história não interfere na superfície do presente diretamente, no instante de sua escrita? Poderíamos pensar uma história do presente?

Como propõe Heliana Conde Rodrigues (2011), uma história do presente seria a experiência de interferência do atual no próprio presente. A partir dessa intrusão do atual é que se torna efetiva uma história que se desenrola sobre o plano de um presente que não é estático, e que também passa. Presente cuja centralidade nunca alcançamos totalmente, que se mantém no horizonte como algo de um aspecto intenso e, ao mesmo tempo, arremido à sua própria presença. Contudo, não podemos nos desgrudar em absoluto do presente, pois nos mantemos misturados a ele, submersos em suas ebriedades. O atual insinua-se como um fator de afastamento, que nos distancia um pouco do presente, e nos põe num tempo estranho, num tempo diferente, que fornece algumas condições para a invenção de um pensamento do presente. É como se precisássemos sair um pouco do presente para pensá-lo. Esse atual apresenta-se como uma certa disritmia introduzida no presente, composição de outros tempos, de outros ritmos que nos dão condições de escrever histórias menores.

No cruzamento com o pensamento de Gilles Deleuze (1991), vislumbramos o atual não como aquilo que somos, mas como aquilo que estamos em vias de nos tornar, o outrem, o que está a caminho, os encaminhamentos que figuram no horizonte. A história do presente praticada por Michel Foucault não é em certa medida, por Nietzsche não, nas palavras de Gilles Deleuze, é uma ação contra o tempo e no tempo, em favor de um outro tempo por vir. Trata-se de uma história de algo que se transformou, que passou, de algum modo, mas que irá interferir diretamente no plano do presente, em relação àquilo que está por chegar. O atual, que também pode ser chamado de intempestivo não como diria Nietzsche não, coloca-se como um operador que faz bifurcar a história, como diagnóstico que abre a atenção para aquilo que vem de fora.

Se Foucault é um grande filósofo, é porque se serviu da história em proveito de outra coisa: como dizia Nietzsche, agir contra o tempo e assim sobre o tempo, em favor, eu o espero, de um tempo por chegar. Porque, segundo Foucault, o que aparece como o atual ou o novo é aquilo que Nietzsche chamava o intempestivo, o inatual, este devir que se bifurca com a história, este diagnóstico que assegura a continuidade da análise com outros caminhos. Não predizer, mas estar atento ao desconhecido que bate à porta (DELEUZE, 1991: 86-87).

Se o presente é aquilo que estamos deixando de ser, e o atual é algo que está a caminho, uma história do presente como intersecção com o atual torna-se o vislumbre de desmanchamentos e de composições por vir, inscreve-se no incessante movimento entre o que se passou e o que ainda está por passar. Como diria Jorge Luís Borges (2011: 77), o presente não se detém. Não poderíamos imaginar um presente puro; ele seria nulo. O presente sempre tem uma partícula de passado, uma partícula de futuro. E parece que isso é necessário ao tempo.

É possível pensar o conceito de atual aqui em pelo menos dois sentidos coexistentes: no primeiro, como aquilo que nos distancia do presente e que cria condições para pensá-lo e escrever suas histórias; e no segundo, como aquilo que estamos nos tornando, a abertura do tempo para as mutações que já se inscrevem na carne do presente. O atual ou intempestivo não se confunde com o presente nem com o passado: trata-se de uma fenda no presente que modula um distanciamento daquilo que somos, e que cria um espaço para aquilo que podemos nos tornar. Essa fresta aberta no presente não no susto de um golpe inesperado não pode fazer retornar forças do passado, que por sua vez atualizam-se no presente transformadas. Entretanto, esse retorno do passado ao presente não remete a uma ideia de tempo cíclico infinitamente repetido, como se a história fosse uma grande roda girando sobre si mesma. Ao invés de um círculo não modelo para os relógios de um tempo cronológico não que se move sobre seu próprio eixos e sempre retorna ao mesmo lugar, a imagem de um labirinto emaranhado não cujos caminhos se abrem em muitos rumos não é mais propícia para pensarmos essa história do presente, em que o atual emerge inesperadamente e abre outras direções, criando espaço inclusive para que traços do passado reapareçam com as modificações que sofreram e que não cessam de sofrer.

Essa história do presente nada tem a ver com uma macro história, com o desenrolar totalizante de uma suposta história universal, com as metanarrativas que por tanto tempo foram desejadas pelos saberes modernos. Trata-se de uma história parcial, fragmentária, descontínua. Talvez, uma história menor, do ponto de vista de sua parcialidade, mas não uma história inferior. No texto *Museu de sombras*, Gesualdo Bufalino (2011) fala de uma história menor, que tende a se dissolver mais rápido que outras matérias do mundo, feita com pegadas furtivas, do calor residual das existências que se passaram nas curvas do tempo. É pelo artifício insistente da linguagem, pelas dádivas e ardis das palavras, que os pequenos gestos cotidianos que compõem as histórias menores podem ser compartilhados, experimentados por aqueles que não

procuram apenas os grandes textos da historiografia maior ã essas obras que até dão a impressão de que são atemporais, como diz o escritor siciliano.

Pois a história não é apenas aquela preservada nos anais da força e do sangue, é também a história ligada ao lugar, ao ambiente físico e humano no qual cada um de nós foi educado. História é o gesto com que molhamos a farinha no pilão ou ceifamos o trigo, história é um apelido relâmpago, um provérbio bem achado, a inflexão de uma voz, o desenho de uma telha, o estribilho de uma canção, tudo o que, enfim, ostenta os brasões do trabalho e da fantasia humanos. Matéria que perece antes de todas as outras e cujo acervo ninguém, ou quase ninguém, se dá ao trabalho de salvar. E é nesse ponto que intervêm o embuste e a benção da palavra (BUFALINO, 2011: 62).

Henri Bergson (2006), que também tece algumas considerações a respeito da história, aponta que o historiador só se faz quando o presente coloca problemas, quando ele desfere suas exigências que remetem a outro tempo. Quando o historiador olha para o passado, o que ele faz é criar meios para que traços desse passado retornem, diferentemente, a partir das condições colocadas pelo presente. Nessa perspectiva, uma história não seria a tentativa de encadear fatos que supostamente se seguiram, de um momento anterior ao subsequente, até chegarmos ao agora. Essa história seria um modo de pensar o próprio presente, a partir de outros tempos que coabitam o ógoraô, por meio do passado que se atualiza. Quando o historiador pensado por Henri Bergson ólha para trásô ã embebido num múltiplo tempo presente ã, não vê o olhar inexorável da Medusa que transforma tudo em pedra, deixando a vida inerte, cristalizada em cadeias de continuidade. Ele vê a voragem de agitados oceanos de tempo, derivando em sua diferença, tragando e cuspingo acontecimentos.

No ensaio *O pintor da vida moderna*, escrito principalmente a partir das impressões em relação a algumas gravuras e pinturas de Constantin Guys¹, Charles Baudelaire (2010) imagina o que aconteceria se antigas roupas entrassem outra vez nas tormentas da vida mundana. Esse retorno de traços estéticos do passado introduziria certas alterações no presente, e o próprio passado, que se passaria outra vez, não poderia ficar imutável diante das turbulências de um tempo transitório, fugidio e contingente, que o poeta francês chamava de modernidade. ÓO passado, sem deixar de conservar o atrativo do fantasma, retornará a luz e o movimento da vida e se tornará presenteô (BAUDELAIRE, 2010: 14). Mas, esse passado não retorna por si mesmo, ao sabor de sua vontade, pois depende das forças que irrompem no presente. Charles Baudelaire nos diz que esses velhos trajes ã saídos de um amarrotado guarda-roupa da história ã só podem ganhar vida outra vez nos corpos de atrizes e atores de um outro tempo. Se não forem

vestidas e apropriadas por corpos do presente, com seus gestos singulares, essas roupas do passado tornam-se múmias sem vida, devidamente conservadas e inertes.

Em suas teses sobre a história, Walter Benjamin (1994a) afirma óum tempo saturado de agorasô, e desfere poderosos golpes contra a historiografia progressista, que estaria assentada sobre uma concepção de tempo como algo homogêneo e vazio. Para o pensador alemão, essa concepção de história contínua, ou seja, a noção de progresso da humanidade e de sua história, não passa de uma abstração absolutamente distante de qualquer vestígio de realidade. Walter Benjamin inquieta-se com a ideia de um tempo uniforme, homogêneo, que supostamente se distribuiria do mesmo modo ao longo das épocas. A imagem do tempo que se deixa entrever a partir da intercessão com o pensamento benjaminiano é uma imagem esfacelada, composta por um sem número de diferenças, não necessariamente harmônicas: tempo heterogêneo, povoado de forças intermitentes e inomináveis. Esse tempo saturado de óagorasô, infestado de outros tempos ã presente povoado de passados ã, incita a composição de histórias descontínuas que recusam qualquer pretensão de progresso.

As histórias escritas a partir desse tempo saturado, infestado por uma multidão de óagorasô ã passado e presente se fazendo em simultaneidade ã são, por sua vez, histórias aos cacos, fragmentárias, que não encerram um acontecimento rememorado numa única chave interpretativa. Essas histórias escritas em meio às tormentas do tempo heterogêneo, habitado por uma grossa nuvem de presentes, inevitavelmente se deixam abertas, com linhas soltas, desamarradas, que podem ser puxadas, alinhavadas com outras linhas, ou, simplesmente, largadas ao esquecimento. Histórias que proliferam os sentidos possíveis, ao invés de limitá-los a uma segura matriz de codificação teórica.

Para Walter Benjamin (1994b), diferentemente da informação que chega repleta de codificações explicativas, a narrativa não explica, não encerra as possibilidades de construção de sentido numa redoma de inteligibilidade, como o faz o texto informativo. Na narrativa, os sentidos estão por fazer, proliferam no encontro com o ouvinte-leitor, que interfere e se apropria singularmente das histórias contadas. óMetade da arte narrativa está em evitar explicaçõesô (BENJAMIN, 1994b: 203). A narrativa não desvela uma verdade, não lança a ordeira luz da explicação; não se entrega absolutamente, permanece meio incompreensível, envolta pela obscuridade que incita a criação de sentidos ainda por vir. O pensador berlinense evoca uma imagem inquietante, dizendo que a narrativa pode viver como uma velha semente de trigo, que mesmo esquecida durante séculos no interior empoeirado de uma pirâmide, ainda guarda suas potências

germinativas. As forças do presente podem despertar tais potências, dissipando o sono que as envolvia. Na narrativa, o que se passa não é uma simples representação de um acontecimento testemunhado; não se trata de um relato que tenta descrever a verdade daquilo que se passou. Como diz Maurice Blanchot (2005), ao invés de representar o acontecimento na linguagem, tentando cristalizá-lo em explicações, uma narrativa inventa o próprio acontecimento, abrindo-se em direção a um atraente lugar desconhecido e imprevisível. A narrativa não é o relato do acontecimento, mas o próprio acontecimento, o acesso a esse acontecimento, o lugar onde ele é chamado para acontecer, acontecimento ainda por vir e cujo poder de atração permite que a narrativa possa esperar, também ela, realizar-se (BLANCHOT, 2005:8).

Narrativas de uma cidade-tabuleiro

Entre mangues e dunas, na beira de rios e perto do mar, sobre lamaçais e sonhos modernos, a cidade de Aracaju foi inventada, projetada para se tornar a capital que abrigaria um novo porto. São Cristóvão, que até meados do século XIX fora a capital da província de Sergipe Del Rei, não se localizava numa região estratégica para o desenvolvimento econômico. A antiga cidade-forte não estava no vale do Vaza-Barris, na margem esquerda do rio Paramopama não estava a muitas terras do mar. Apesar da proximidade dos rios, a navegação não era fácil, principalmente para as embarcações maiores, que não podiam se arriscar muito naquelas águas pouco profundas. Outras importantes cidades da época, como Laranjeiras, Estância e Maruim, também eram distantes do litoral: a circulação de produtos na província não ocorria como o desejado, encontrava problemas para acompanhar os sopros da economia mercantil capitalista do Segundo Reinado (DINIZ, 2009).

Muitas forças se articularam para inventar a cidade, que já nasceria capital da província. Sem dúvida, um novo porto construído na planície litorânea, situado à beira do estuário largo e profundo do rio Sergipe, facilitaria a expansão e o controle do comércio marítimo. A nova cidade e seu porto situar-se-iam perto da região do Cotiguiaba, cujo solo de massapê fazia verdejar um espesso mar de cana-de-açúcar. Dessa região saía a maior parte da produção açucareira exportada pela província, e o porto facilitaria as coisas: era pelo mar que o mascavo flutuava, até chegar a outros confins, para adoçá-los um pouco. O então presidente da província, Inácio Joaquim Barbosa, aliado principalmente ao Barão de Maruim, foi quem tomou a dianteira desse sonho moderno, que cravaria uma cidade projetada sobre a densa lama dos mangues.

Aquí os homens não foram chegando aos poucos, ao sabor de suas conveniências pessoais, inconscientes das consequências de seus atos, como aqueles que, se refugiando numa ilhota do rio Sena, lançaram a semente da grande metrópole francesa. Aquí chegou um único homem, Inácio Joaquim Barbosa, com um único desejo: fundar uma nova cidade; impulsionado por um motivo econômico e por um motivo político: um pôrto e uma capital (PORTO, 1945: 13).

Aracaju nascera entre disputas na política governista, em meio a acordos econômicos e intrigas variadas. A antiga capital, São Cristóvão, não via com bons olhos a transferência da sede da província. Laranjeiras, que era um dos centros econômicos mais destacados da época, também queria tornar-se a capital, mas, outra vez as vozes progressistas falavam da lonjura que dificultava o acesso ao oceano. Muitos diziam que era absurdo tentar construir uma cidade no meio da lama e perto de praias desertas, mas, a despeito de todos os ataques contra o plano progressista, o sonho de uma moderna capital resistiu firmemente.

E assim, no dia 17 de março de 1855, foi aprovado pela Assembleia Legislativa da Província o projeto que elevou o povoado de Santo Antônio do Aracaju à categoria de cidade capital. Contudo, não nos enganemos tanto. Apesar da existência desse pequeno povoado que formalmente foi objeto da decisão jurídica, Aracaju não começou a ser traçada a partir do morro que abrigava o arraial de Santo Antônio. A cidade capital principiou seu parco traçado à beira do rio de águas fundas, perto do porto que logo seria construído (DINIZ, 2009).

A cidade não seria edificada de qualquer jeito, a partir das necessidades casuais de apropriação e construção do espaço. Sebastião Basílio Pirro, capitão de engenheiros, foi encarregado de projetar as linhas da nova urbe, que precisaria nascer com todo o alento do espírito progressista daquele tempo. O projeto arquitetônico de Aracaju, que ficou conhecido como o óplano de Pirroô, era semelhante a um tabuleiro de xadrez, com ruas retas e quarteirões retangulares, simétricos, desenhados com o vigor de uma geometria rígida. O tabuleiro de xadrez ó[...] se resumia num simples plano de alinhamentos. Dentro de um quadrado de 540 braças de lado estavam traçados quarteirões iguais, de forma quadrada, com 55 braças de lado, separados por ruas de 60 palmos de larguraô (PORTO, 1945: 36-37)². Referindo-se ao quadrado de Pirro, há o registro de outras descrições espaciais um tanto quanto diferentes: ó[...] o desenho urbano da cidade constava de 32 quadras de 110x110 metros cada uma, com malha viária ortogonal, em traçado de tabuleiro de xadrezô (LOUREIRO, 1983: 51). Muitas desapropriações onerosas foram feitas para que o projeto mantivesse suas linhas retas:

óvitória de Pirro? Naquele momento, por intervenção do próprio Inácio Barbosa, a alteração mais visível no plano arquitetônico da cidade foi uma curva na Rua da Aurora ã chamada atualmente de Avenida Ivo do Prado ou Rua da Frente ã, que se traçou seguindo o curso do rio. O quadrado estendia-se ao sul até onde hoje se situa a esquina da Avenida Barão de Maruim com a Rua da Frente.

Para encravar o tabuleiro de xadrez no lugar estrategicamente escolhido, os obstáculos não foram poucos. A regularidade do traçado geométrico encontrava dificuldades para se impor diante das características geográficas da beira do rio. Por todos os lados viam-se mangues que exalavam um cheiro peculiar, de onde alguns habitantes do povoado próximo tiravam o sustento, chafurdando-se diariamente na grossa lama negra em busca de caranguejos. Pequenos córregos, dunas e brejos não se vergaram facilmente aos esquadros de Pirro, que insistia em transpor o retilíneo tabuleiro desenhado na uniformidade dos papéis para uma terra lamacenta e arredia: ó[...] além das grandes zonas inundadas, pululavam na cidade pequenos lagos e brejos [...] A este teatro de lama chegaram em princípios de março de 55 os atores que iriam desempenhar o drama da construção da nova cidadeô (PORTO, 1945: 33).

Na pressa para a construção da nova capital, cordas e estacas faziam as marcações do terreno, e as primeiras edificações brotavam daquele solo enlameado. Muitos mangues logo foram aterrados, córregos entupidos, dunas removidas, para que o tabuleiro pudesse ganhar forma. As casas e outras construções tinham que ser alinhadas de acordo com o traçado do quadrado de Pirro, submetidas a uma disciplina geométrica.

A urbe riscava suas primeiras ruas com dificuldade, apesar da aparente simplicidade do plano de Pirro. Do mar chegavam notícias, gentes, produtos manufaturados, novas ideias e doenças da moda. O porto atracara-se à margem direita do rio Sergipe, e acolhia embarcações de tipos variados. Apesar do entusiasmo que rondava a nova capital planejada, os primeiros passos da cidade foram extremamente difíceis. Logo no ano de seu nascimento, uma poderosa epidemia de cólera devastou a província, matando cerca de 30 mil sergipanos (SANTANA, 2001). Uma preocupação sanitária começou a se intensificar, mas ainda não se tratava de nada muito elaborado, visto que a medicina filantrópica e paliativa da época não era capaz de conter a disseminação das pestilências. A cidade ainda sem saneamento era bastante propícia às transmissões de certas doenças, e as ações governamentais contra as epidemias sempre se faziam às pressas, no susto de uma emergência (SANTOS, 2010).

Perto da era republicana, a cidade ainda era bem pequena, e a província já não fazia tantos investimentos como no começo. Nesse tempo, o sonho de uma moderna capital andava meio sumido, parecia ter mergulhado nas profundezas de um sono pesado. Por aqueles dias, ao norte do quadrado, começaram a surgir casebres que escapavam das posturas, nas proximidades da estrada para São Cristóvão. Em 1856, a Câmara Municipal da cidade havia estabelecido um código de posturas que determinava as características das construções que porventura surgissem dentro do tabuleiro. Essas posturas eram determinadas em várias cidades brasileiras desde o século XVIII para a padronização formal do espaço urbano, que deveria ter um aspecto semelhante às cidades lusitanas (DINIZ, 2009: 75). O código estabelecia a altura mínima das casas, as dimensões dos batentes de portas e janelas, determinava que as fachadas deveriam ser caiadas duas vezes ao ano, e proibia o uso de palha nas coberturas. Muitos eram aqueles que não se enquadravam nessas determinações: o tabuleiro de xadrez empurrava para fora um mundaréu de gente pobre, que ergueu uma cidade sinuosa em outro canto. Desviando-se do planejamento e da disciplina do espaço, casas desalinhadas, feitas de pau-a-pique e cobertas de palha começaram a brotar ao norte do tabuleiro. Do lado de fora, a cidade não havia sido projetada para o progresso, não tinha engenheiros nem linhas previamente traçadas que determinariam os rumos das ruas. Um labirinto começava a rodear o plano de Pirro.

Na era da república, as coisas mudaram muito na cidade-tabuleiro. Nas três primeiras décadas do século XX, Aracaju começou a ganhar contornos mais modernos, com obras de saneamento e de embelezamento. Serviços como água encanada, esgotamento, bondes, energia elétrica e rede de telefonia começaram a ser implantados na cidade pelo governo estadual. Nessa época, surge também a estrada de ferro, que melhoraria a comunicação com o interior (PORTO, 1945: 14-15). O tabuleiro de xadrez animava-se mais do que nunca com todas essas transformações que retomavam o antigo sonho de erguer uma capital vistosa, porto de progressos. Mas, nesse mesmo momento, o quadrado parecia ganhar feições de um labirinto, assim como a outra cidade de casebres que crescia do lado de fora.

Nas entradas do novo século se instalaram na cidade os primeiros bondes que fariam o transporte coletivo. Puxados por dois burros, as estreitas carroças tinham cinco bancos de madeira dispostos para a acomodação dos passageiros. As ruas de terra começaram a ser calçadas nessa época, assim que os bondes de tração animal apareceram. Mas, foram os bondes elétricos, instalados um pouco mais tarde, que

causaram um verdadeiro estardalhaço na cidade: todos queriam subir na nova máquina de carregar gente. Depois dos novos vagões eletrificados que iam e vinham pelas ruas da urbe, ninguém mais queria saber dos bondes tracionados por animais. Às vezes, esses bichos empacavam e até deitavam-se nos trilhos, e mesmo debaixo do chicote furioso do condutor, permaneciam imóveis, obrigando os passageiros a descerem subitamente. Muita coisa acontecia nos bondes, que deslizavam impávidos pelos trilhos espichados ao longo das ruas. Uns tipos curiosos os frequentavam: eram os óbolinasô, que se sentavam ao lado de moças desacompanhadas. No aperto do bonde, eles se colavam às mulheres, roçavam os vestidos de meninas, bolinando-as, fingindo uma distração com o balanço da viagem (GUIUCCI, 2001). Mas, vez ou outra as moças os denunciavam aos gritos, e todos olhavam severamente para elas e para os bolinas, que logo saltavam do bonde ou inventavam uma desculpa qualquer. Essas violências sutis, quase silenciosas e invisíveis, não ficaram restritas apenas às meninas e mulheres que usavam os bondes do início do século XX. Esses veículos que dançavam sobre os carris trouxeram alterações para as formas de deslocamento na cidade e instalaram relações outras entre os passageiros que os povoavam, como nos embates cotidianos que surgiam em meio aos assédios dos bolinas.

Os primeiros automóveis que apareceram na cidade também causaram rebuliço: as novas óbestas de olhos de fogoô, bebedoras de gasolina, eram mais rápidas do que os bondes, apesar de andarem, no máximo, a dez quilômetros por hora (CRUZ, 2009). Enxameada por todas essas máquinas modernas de carregar gente, a cidade parecia ter ficado muito mais rápida: era preciso adiantar o passo para acompanhar os novos tempos, dizia-se.

Espaços disciplinados: o que pode transitar?

Desde seu nascimento complicado, essa cidade que foi uma das primeiras capitais projetadas do país convive com variados modos de controle dos espaços urbanos. O planejamento minucioso dos espaços da cidade não aconteceu apenas posteriormente à existência de Aracaju: é sob o signo desse sonho moderno de projeto que a urbe se fez, construindo-se entre dunas, mangues, pântanos, rios e praias. Em relação à intervenção dos mecanismos de poder nos espaços urbanos, Michel Foucault (2008) menciona que na passagem do século XVI para o século XVII, nas regiões mais ao norte da Europa, incluindo também a França, a forma arquitetônica do óacampamento

romano colocou-se novamente em vigor na construção e reconfiguração de algumas cidades. No modelo do acampamento romano a cidade era pensada a partir de uma figura geométrica que é uma espécie de módulo arquitetônico, a saber, o quadrado ou o retângulo por sua vez subdivididos, por cruces, em outros quadrados ou outros retângulos (FOUCAULT, 2008: 21-22). Seguindo esse modelo, cidades disciplinares foram construídas em lugares totalmente desabitados, brotaram no meio de ermos e atraíram gentes de cantos diversos. Apesar de condições históricas e geográficas bem diferentes dessas apontadas por Michel Foucault, além de todas as outras disparidades, seria possível entrever uma atualização dessa arquitetura disciplinar, do acampamento romano, no tabuleiro de xadrez sobre o qual Aracaju foi construída?

A urbe projetada por Sebastião Basílio Pirro nasce como cidade disciplinada, espaço planejado e controlado pelo rigor da geometria e pelos códigos de postura que enxotavam do tabuleiro de xadrez aqueles que não tinham condições de se enquadrar nas determinações arquiteturais. A cidade cresceu fria e inflexível dentro das malhas do reticulado, numa repetição monótona de si mesma (PORTO, 1945: 41). Na cidade projetada como um tabuleiro, o problema era disciplinar o espaço, traçá-lo na rigorosidade geométrica, construí-lo como universo concreto previsível no qual se desenrolaria a vida de seus futuros moradores.

Creio que, nesse esquema simples, encontramos exatamente o tratamento disciplinar das multiplicidades no espaço, isto é, [a] constituição de um espaço vazio e fechado, no interior do qual vão ser construídas multiplicidades artificiais organizadas de acordo com o triplice princípio da hierarquização, da comunicação exata das relações de poder e dos efeitos funcionais específicos dessa distribuição, por exemplo, assegurar o comércio, assegurar a moradia, etc. (FOUCAULT, 2008: 23).

Mas, como nos diz Michel Foucault, outro modelo de intervenção urbana torna-se bastante praticado a partir do século XVIII, nas cidades da Europa. O foco dos mecanismos de poder passou a se localizar mais precisamente na organização da circulação: importava eliminar os trânsitos perigosos e maximizar os fluxos desejáveis. Diferentemente dos lugares disciplinados projetados à maneira do acampamento romano, essas intervenções dos mecanismos de segurança passaram a interferir nas populações e nos espaços, em função de acontecimentos ou riscos que precisavam ser regulados para o bom desenvolvimento da urbe.

Mais ou menos no início do século XX, na cidade sonhada e arquitetada por progressistas, o alvo da gestão do espaço passa a ser o problema das circulações, que é uma questão crucial para o planejamento urbano também na contemporaneidade. O que

pode circular? E de quais maneiras? Como maximizar as circulações desejáveis e minimizar as indesejáveis? Questões que aparecem no século XVIII nas cidades europeias, como assinala Michel Foucault (2008), mas que se colocarão intensamente em Aracaju após a instituição da república, sobretudo no início do século XX, momento em que a cidade incorpora uma série de aparelhos urbanos modernos. Quando o tabuleiro de xadrez começa a se equipar com serviços de saneamento básico, de comunicação e de transporte, ganhando feições de cidade modernosa, técnicas de controle da circulação das coisas e dos corpos desenvolvem-se com mais força. O problema da regulação da circulação no início do século XX liga-se, inevitavelmente, ao trânsito urbano. Com os bondes de tração animal introduzidos na cidade em 1901, os automóveis que começaram a chegar em 1913 e os bondes elétricos que passaram a transitar pelas ruas em 1926 (CRUZ, 2009), o tráfego tornou-se mais complicado. A presença desses veículos alterou os ritmos e fluxos das ruas, e logo surgiram instrumentos normativos para tentar regular a circulação.

Esse controle dos modos de deslocamento também é um problema contemporâneo, sobretudo no caso da Rodoviária Velha³, que pode ser desativada a qualquer momento, supostamente para a melhoria da circulação de automóveis nas ruas do centro⁴. O prédio de arquitetura moderna inaugurado em 1962 não incrustado no centro da cidade depois da retirada do arenoso morro do Bonfim não foi tombado pelo Patrimônio Histórico Municipal, mas não se tornou um espaço ómumificado, congelado no tempo para que possamos observá-lo como uma múmia devidamente embalsamada e inerte. A Rodoviária Velha é habitada por corpos, vozes, desejos, e conversas fiadas; funciona como um ponto de chegada e de saída, que conecta gentes, cidades, histórias e fabulações. Espaço no qual um povo em trânsito conversa e constitui um mundo no vaivém cotidiano. Cerca de vinte e oito linhas suburbanas não que ligam Aracaju a diversas cidades do interior não circulam por essa rodoviária do centro, e fazem mais de sessenta e três mil viagens mensais, em que se deslocam aproximadamente um milhão de passageiros⁵.

Entretanto, essa intensa vida da rodoviária pode estar com os dias contados. Em 2008, o Conselho Estadual de Transportes, órgão ligado à Secretaria de Estado da Infraestrutura - Seinfra, aprovou a resolução nº 06/2008, estabelecendo que somente as linhas de ônibus que circulam na grande Aracaju e aquelas que acessam a capital por meio da ponte que a liga ao município de Barra dos Coqueiros devem circular no terminal rodoviário Luiz Garcia⁶. Desde então o Ministério Público Estadual vem

tentando fazer com que essa normatização instituída se cumpra. Caso isso venha a ocorrer, esse terminal intermunicipal será praticamente desativado, pois quase todas as linhas que ligam as cidades do interior a Aracaju não poderão mais parar nas plataformas de embarque e desembarque da velha rodoviária.

Oficialmente, essa medida teria como objetivo desafogar o trânsito nas ruas do centro, e integra-se ao processo de revitalização dessa região da cidade⁷. Entretanto, essa normatização que visa maximizar o fluxo de veículos nas zonas centrais produzirá, simultaneamente, outros efeitos, sobretudo para aqueles que habitam a Rodoviária Velha diariamente. Se essa norma for efetivada, os passageiros de cidades do interior que chegarem a Aracaju não terão mais acesso direto a muitos lugares, visto que, desembarcando na Rodoviária Nova⁸ não será o novo ponto de chegada e de saída para os micro-ônibus intermunicipais, precisarão tomar um outro ônibus, ou mais de um, para circular nas ruas do centro. A norma criada para supostamente melhorar a circulação implica numa dificuldade de acesso à cidade para uma multidão que todos os dias transita entre o interior e a capital⁹.

Os mecanismos de poder que incidem nas malhas urbanas e o controle dos espaços e da circulação não ficaram restritos ao século XIX não quando Aracaju foi projetada como um tabuleiro de xadrez, tampouco apenas ao início do século XX, quando, na cidade de traços mais modernos, o trânsito tornou-se um emaranhado de bondes, animais, automóveis, bicicletas e transeuntes. Inúmeras intervenções espaciais vêm ocorrendo na cidade, principalmente a partir dos projetos de revitalização de determinados lugares. A desativação da Rodoviária Velha faz parte de um plano de revitalização do centro, que deu seus primeiros passos concretos com a reforma da praça Fausto Cardoso e do Palácio-Museu Olímpio Campos. Iniciado em 2005, o projeto Novo Centro é uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Aracaju, o Ministério das Cidades, o consulado da França e a Caixa Econômica Federal¹⁰, que, curiosamente, prevê a revitalização da função habitacional do centro¹¹. O que esses processos de revitalização põem em jogo na experiência urbana? A revitalização do centro implicaria na eliminação de algumas circulações indesejadas, como no caso dos ônibus intermunicipais? Por onde andarão o povo da Rodoviária Velha, essa multidão que habita o centro de mil maneiras e que se constitui nas conversas fiadas por entre chegadas e partidas?

Outro modo de controle da circulação na cidade contemporânea opera através das câmeras de vigilância instaladas nos ônibus, terminais e em algumas ruas. De certo

modo, o mecanismo de visibilidade que fazia funcionar a arquitetura panóptica sofreu algumas mutações, mas continua presente na organização e vigilância dos espaços. Michel Foucault (2007) analisa o funcionamento do poder disciplinar principalmente a partir do panóptico, modelo arquitetural criado no final do século XVIII pelo utilitarista inglês Jeremy Bentham.

O princípio é conhecido: na periferia uma construção em anel; no centro, uma torre; esta é vazada de largas janelas que se abrem sobre a face interna do anel; a construção periférica é dividida em celas, cada uma atravessando toda a espessura da construção; elas têm duas janelas, uma para o interior, correspondendo às janelas da torre; outra, que dá para o exterior, permite que a luz atravesse a cela de lado a lado. Basta então colocar um vigia na torre central, e em cada cela trancar um louco, um doente, um condenado, um operário ou um escolar. Pelo efeito da contraluz, pode-se perceber da torre, recortando-se exatamente sobre a claridade, as pequenas silhuetas cativas nas celas da periferia (FOUCAULT, 2007: 165-166).

As câmeras espalhadas pelos ônibus e terminais operam um modo de controle dos espaços e dos corpos, articulado por uma visibilidade excessiva: agora não se trata mais de um grande olho central que esquadriharia toda uma região visível, como no panóptico de Jeremy Bentham. Essas câmeras que se multiplicam cada vez mais pela cidade são pequenos olhos, distribuídos estrategicamente para tentar ver tudo, ou melhor, para produzir a impressão de que estamos sendo vistos a todo momento. Nessa radicalização da visibilidade, os corpos transeuntes são vistos incessantemente e capturados pelas retinas das máquinas registradoras de imagens, mas não conseguem ver nada além desses pequenos objetos silenciosos. As câmeras nos ônibus e terminais dispõem-se num conjunto de procedimentos e técnicas de controle que se estendem pela cidade. Não são raras as vezes em que motoristas, cobradores e passageiros se referem às câmeras, sentindo-se vigiados por um olho eletrônico que pode ver quase tudo. Nos ônibus, independentemente de estarem ligadas ou não, a presença dessas máquinas *voyeurs* incita uma impressão de vigilância que acompanha aqueles que habitam o espaço durante as viagens. A máquina de ver é uma espécie de câmera escura em que se espionam os indivíduos (FOUCAULT, 2007: 171). Entretanto, há pontos cegos que insistem, esgueiram-se na penumbra, desviando-se dos olhos eletrônicos armados na cidade.

Muitas diferenças se colocam entre os espaços móveis dos ônibus, focados continuamente pelas câmeras de vigilância, e as construções panópticas e prisões, hospitais, escolas, quartéis, fábricas. Nas instituições fechadas estudadas por Michel Foucault, o controle do espaço individualizava as multidões, trancafiando os corpos no

isolamento de uma cela, de um quarto ou de um leito. Individualização dos corpos para uma operação mais exata e eficiente do olhar vigilante. Mas, não podemos pensar que os aparelhos de poder continuaram funcionando da mesma forma. Por acaso, existiriam outros modos de vigilância na contemporaneidade? Estaríamos num tempo em que o poder se distribui de maneira diferente, não apenas pela disciplina panóptica ã produzida nos espaços fechados ã, mas também através de redes de controle espalhadas a céu aberto, sem a necessidade de arquiteturas hermeticamente construídas?¹² Mesmo as disciplinas panópticas, como afirma o próprio Michel Foucault, não se restringem aos espaços das grandes instituições de confinamento. Essas tecnologias de poder, que funcionam a partir do mecanismo de visibilidade, podem ganhar outras formas, tornar-se bastante flexíveis, estendendo-se para além dos muros, corredores e celas de trancafiamento. Ó[...] enquanto por um lado os estabelecimentos de disciplina se multiplicam, seus mecanismos têm uma certa tendência a se desinstitucionalizar, a sair das fortalezas fechadas onde funcionavam e a circular em estado ãivre; as disciplinas maciças e compactas se decompõem em processos flexíveis de controle, que se pode transferir e adaptar (FOUCAULT, 2007: 174).

Aparelhos de poder com configurações variadas coexistem nas malhas da cidade, e investem, sobretudo, na produção de subjetividade, na intensificação do esquadrinhamento dos espaços e na individualização dos corpos. Esse mecanismo de visibilidade funciona como um arranjo em que os próprios transeuntes vigiados desempenham um papel fundamental: é a impressão de ser olhado que produz efeitos contínuos de controle, mesmo na descontinuidade de ação dos aparelhos de poder. No mecanismo de visibilidade, o mais importante não é exatamente a vigilância contínua, mas sim fazer com que os vigiados saibam que estão sendo olhados a cada instante, nos mais ínfimos movimentos, nos gestos mais banais. Nesse mecanismo, o poder não se localiza num indivíduo que o exerce sobre uma multiplicidade, mas numa trama que se propaga para os vigiados por meio da impressão de visibilidade produzida. Essa tecnologia de controle se tornou tão descentrada e dispersa, que aqueles que são vigiados diariamente pelos olhos eletrônicos também podem se tornar vigilantes¹³.

Anotações de saída

Tanto na presença das câmeras de vigilância como na tentativa de desativar o trânsito dos ônibus na Rodoviária Velha, há investimentos de poder que tentam regular o trânsito das coisas e dos corpos na cidade. São mecanismos de controle distintos,

obviamente, mas ambos interferem incisivamente, cada um a seu modo, na experiência urbana dos transeuntes. Apesar de não termos focado, nesse texto, práticas que divergem dos mecanismos de poder espalhados pela cidade, é possível vislumbrar e apostar nos desvios que se fazem num mundo urbano assediado por planejamentos disciplinares do espaço, controles da circulação dos corpos e mecanismos de visibilidade. A cidade se produz como território de forças atravessado por processos heterogêneos, ambíguos e coexistentes.

Práticas cotidianas, às vezes invisíveis, podem embaralhar a superfície projetada do antigo tabuleiro, fazendo o quadrado de Pirro fervilhar com jogos clandestinos de toda sorte. Apostas astuciosas e avessas às tecnologias de controle que funcionam em arranjos estratégicos não podem se desenhar, como nos lances das muitas partidas de xadrez travadas diariamente na sombra rala das árvores da Praça Fausto Cardoso, no centro de Aracaju, construída justamente sobre o marco inicial do tabuleiro de Pirro. Espalhadas nessa praça, pequenas mesas de ferro, cercadas por bancos de concreto, sustentam tabuleiros de madeira. Os jogadores anônimos movem peças pretas e brancas nas muitas partidas de xadrez que povoam a praça, rodeados por alguns meninos que fitam as jogatinas sem pestanejar. Volta e meia, alguns desses jogadores entregam-se ao silêncio para arquitetar um lance difícil e ardiloso. Não sem ironia, a imagem dos tabuleiros dispersos pela praça faz lembrar o outro tabuleiro arquitetônico inventado para esboçar a própria cidade: retorno de uma memória urbana que transborda ruas e esquinas do presente com tramas de tempos passados.

A invenção de Aracaju é indissociável do sonho de uma cidade moderna e capital do progresso, das muitas disputas políticas pelo desenvolvimento econômico e do nome imponente daquele que é reconhecido como fundador da cidade. Entretanto, esses elementos situados no plano de uma história oficial da invenção da cidade não eliminam as rupturas e descontinuidades de uma história inacabada que não se submete às grandes narrativas conclusivas. Trata-se de considerar acontecimentos menos visíveis, assim como eventos que figuram na macro história, para fazer ver os espaços descontínuos que os entremeiam, as interrupções nos processos e as fraturas no curso das coisas que nos mostram as tormentas da história e algumas de suas interferências no presente.

As histórias da invenção de uma cidade, carregadas de rupturas e interrupções, narram um mundo urbano descontínuo feito de acontecimentos visíveis e invisíveis, que não se deixam cair num pretense arremate. Encarar as descontinuidades e as rupturas

como traços indispensáveis do trabalho de pesquisa impede uma totalização das histórias, deixando-as abertas, incompletas, entregues a uma insistente força que desassossega o próprio presente e suas singularidades temporais. As histórias do presente ã emaranhado por outros tempos ã encontram-se inacabadas, entrecortadas por uma abertura que faz ruir qualquer tentativa de fechamento interpretativo, povoadas por resquícios da vida comum feita nas correrias e vagarezas de todo dia. Os passados de uma cidade podem se encontrar com seu presente esfacelado, constituído por restos de histórias, imagens e fragmentos que se dispersam, aos cacos, nas pequenas poças de esquecimento cotidiano espalhadas a esmo na experiência urbana.

Referências

- BAUDELAIRE, Charles. *O pintor da vida moderna*. Concepção e organização Jérôme Dufilho e Tomaz Tadeu. Trad. Tomaz Tadeu. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.
- BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito de história. In: _____. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. 7. ed. Trad. Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1994a.
- _____. O narrador: considerações sobre a obra de Nikolai Leskov. In: _____. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Trad. Sérgio Paulo Rouanet. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994b.
- BERGSON, Henri. *O pensamento e o movimento: ensaios e conferências*. Trad. Bento Prado Neto. São Paulo: Martins Fontes, 2006.
- BLANCHOT, Maurice. *O livro por vir*. Trad. Leyla Perrone-Moisés. São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- BORGES, Jorge Luis. O tempo. In: _____. *Borges, oral & Sete noites*. Trad. Heloisa Janh. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 77.
- BUFALINO, Gesualdo. Museu de sombras. *Serrote*. Instituto Moreira Salles. São Paulo, n. 08, pp. 57-63, jul. 2011.
- CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. Trad. Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CRUZ, Andreza Santos. A 10 quilômetros por hora: automóveis em Sergipe no início do século xx. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe*. n. 38, pp. 139-151, jul. 2009.
- DELEUZE, Gilles. Foucault, historiador do presente. In: Escobar, Carlos Henrique (org.) *Dossier Deleuze*. Rio de Janeiro: Hólon. 1991.

- _____. *Post-scriptum* sobre as sociedades de controle. In: _____. *Conversações*. Trad. Peter Pál Pelbart. São Paulo: Editora 34, 1992.
- DINIZ, Dora Neuza Leal. *Aracaju: a construção da imagem da cidade*. 2009. 270 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo - USP, São Paulo, 2009.
- FOUCAULT, Michel. *A arqueologia do saber*. Trad. Luiz Felipe Baeta Neves. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense universitária, 2000.
- _____. *Segurança, Território, População*: curso dado no Collège de France (1977-1978). Trad. Eduardo Brandão. São Paulo: Martins fontes, 2008.
- _____. *Vigiar e Punir*: nascimento da prisão. Trad. Raquel Ramallete. 34 ed. Petrópolis: Vozes, 2007.
- GIUCCI, Guillermo. A viagem dos objetos. *História, Ciência, Saúde: Manguinhos*. Fundação Oswaldo Cruz, pp. 1071-1088, 2001.
- LOPES, Kleber Jean Matos; SANTOS, João José Gomes; BARBOSA, Maicon. Nomadismo, controle e invenção no que circula pela Rodoviária Velha de Aracaju. In: MATOS, Kelma Socorro Alves Lopes (org.). *Educação ambiental e sustentabilidade III*. Fortaleza: Edições UFC, 2011.
- LOUREIRO, Kátia Afonso Silva. *A trajetória urbana de Aracaju em tempo de interferir*. Aracaju: Inep, 1983.
- PORTO, Fernando. *A cidade de Aracaju - 1855-1865: ensaio de evolução urbana*. Estudos Sergipanos: Aracaju, 1945.
- RODRIGUES, Heliana de Barros Conde. Sonhos de história: diretrizes para uma pesquisa sobre Michel Foucault no Brasil. In: Lopes, Kleber Jean Matos; Carvalho, Emílio Nolasco de; Matos, Kelma Socorro Lopes de (orgs.). *Ética e Reverberações do Fazer*. Fortaleza: Edições UFC, 2011.
- SANTANA, Antônio S. *As febres do Aracaju: dos miasmas aos micróbios*. O autor, 2001.
- SANTOS, João José Gomes dos. *Deambulância das cartas anônimas*. 2010. 52 f. Monografia (Graduação em Psicologia) Departamento de Psicologia, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2010.

Maicon Barbosa
Doutorando em Estudos da Subjetividade pelo programa de Pós-Graduação em
Psicologia da Universidade Federal Fluminense.
Professor do curso de Psicologia do Centro Universitário Augusto Motta - Unisum.
E-mail: maiconbars@hotmail.com

* Este artigo foi escrito a partir da dissertação de mestrado intitulada *Tormentas urbanas: escritas, errâncias e conversas fiadas na cidade*, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social

da Universidade Federal de Sergipe, em 2012, sob a orientação do Prof. Dr. Kleber Jean Matos Lopes. A pesquisa foi realizada com o apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES.

¹ Constantin Guys (1805-1892), ilustrador e pintor que nasceu em Flessingue, na Holanda, e estabeleceu-se em Paris na década de 1860, tornando-se conhecido por suas ilustrações de livros, aquarelas e desenhos que mostram a vida mundana de seu tempo.

² 540 braças [1.080m], 55 braças [110m] e 60 palmos [13, 20m].

³ O terminal rodoviário Luiz Garcia é comumente chamado de Rodoviária Velha.

⁴ Cf. LOPES, Kleber Jean Matos; SANTOS, João José Gomes; BARBOSA, Maicon. Nomadismo, Controle e invenção no que circula pela Rodoviária Velha de Aracaju. In: MATOS, Kelma Socorro Alves Lopes (org.). *Educação ambiental e sustentabilidade III*. Fortaleza: Edições UFC, 2011.

⁵ Informações fornecidas pela Socicam, empresa que administra a Rodoviária Velha. Disponível em: <http://www.socicam.com.br/terminais/terminais_rodoviaros/luiz_garcia>. Acesso em 25 de ago. 2011.

⁶ SMTT aguarda informações para iniciar estudo sobre mudança no trânsito da Rodoviária Velha. *Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito*. Aracaju, 25 de out. 2010. Disponível em: <<http://www.smttaju.com.br/smtt/noticias/transito/457-smtt-aguarda-informacoes-para-iniciar-estudo-sobre-mudanca-no-transito-da-rodoviaria-velha>>. Acesso em 04 jul. de 2011.

⁷ PREFEITO discute mudanças na rodoviária velha. *Prefeitura Municipal*. Aracaju, 11 de jan. 2011. Disponível em: <<http://www.aracaju.se.gov.br/administracao/index.php?act=leitura&codigo=44370>>. Acesso em 23 de nov. 2011.

⁸ O terminal rodoviário Governador José Rollemberg Leite é comumente chamado de Rodoviária Nova.

⁹ Apesar de ter sido anunciada desde 2008, a desativação da Rodoviária Velha não aconteceu até o momento, sobretudo por uma constante contraposição dos comerciantes locais à retirada dos ônibus que transitam entre muitas cidades do interior e o centro de Aracaju. Entretanto, a desativação do terminal continua sendo um dos principais projetos da prefeitura municipal para a órevitalizaçãoo do centro. Cf. SMTT faz balanço de ações e anuncia planos para fiscalização e mobilidade. *Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito*. Aracaju, 30 de jan. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2015/01/smtt-faz-balanco-de-aco-es-e-anuncia-planos-para-fiscalizacao-e-mobilidade.html>>. Acesso em 03 fev. de 2015.

¹⁰ TÉCNICOS franceses expõem projeto de revitalização do centro comercial e histórico de Aracaju. *Prefeitura Municipal*. Aracaju, 02 de dez. 2005. Disponível em: <<http://www.aracaju.se.gov.br/index.php?act=leitura&codigo=20751>>. Acesso em 23 de nov. 2011

¹¹ TÉCNICOS franceses visitam pontos da cidade para implementar projeto de revitalização do centro. *Prefeitura Municipal*. Aracaju, 10 de out. 2006. Disponível em: <<http://www.aracaju.se.gov.br/index.php?act=leitura&codigo=8184>>. Acesso em 01 de dez. 2011.

¹² Cf. DELEUZE, Gilles. *Post-scriptum* sobre as sociedades de controle. In: _____. *Conversações*. Trad. Peter Pál Pelbart. São Paulo: Editora 34, 1992.

¹³ É possível ter acesso contínuo às imagens captadas por várias câmeras de vigilância espalhadas por ruas da cidade de Aracaju, através do site da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito: <<http://www.smttaju.com.br/cameras-online>>.