
"Excessos" de modernidade: mobilidades mundanas, políticas e o refazer do urbano

*'Excesses' of modernity: mundane mobilities, politics and the remaking of
the urban*

*Les «excès» de la modernité: les mobilités mondaines, la politique et le
remaniement de l'urbain*

Alice Stefanelli e Cairo Prado de Carvalho (tradutor)



Edição electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/pontourbe/12752>

DOI: 10.4000/pontourbe.12752

ISSN: 1981-3341

Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

Edição impressa

Data de publicação: 28 dezembro 2022

REFÊRENCIA ELETRÓNICA

Alice Stefanelli e Cairo Prado de Carvalho (tradutor), **«"Excessos" de modernidade: mobilidades mundanas, políticas e o refazer do urbano»**, *Ponto Urbe* [Online], 30 v.2 | 2022, posto online no dia 28 dezembro 2022, consultado o 29 dezembro 2022. URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/12752> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/pontourbe.12752>

Este documento foi criado de forma automática no dia 29 dezembro 2022.



Creative Commons - Atribuição 4.0 Internacional - CC BY 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

"Excessos" de modernidade: mobilidades mundanas, políticas e o refazer do urbano¹

'Excesses' of modernity: mundane mobilities, politics and the remaking of the urban

Les «excès» de la modernité: les mobilités mondaines, la politique et le remaniement de l'urbain

Alice Stefanelli e Cairo Prado de Carvalho (tradutor)

NOTA DO EDITOR

Versão original recebida em 20/06/2022 / Original Version 20/06/2022

Aceitação / Accepted 20/09/2022

Introdução

- 1 No verão de 2014, o Daesh (ISIS) estava rapidamente capturando grandes porções do território no Iraque e Síria, com o Califa al Baghdadi anunciando em 29 de junho o nascimento de um novo califado da Grande Mesquita de Moçul. No início de agosto, um confronto se desencadeou entre o Exército Libanês e os combatentes pertencentes ao ISIS junto de um de seus afiliados, *Jabat al Nusra*, na cidade-fronteiriça de Aرسال, no nordeste do Líbano. Embora o exército tenha repellido com sucesso o ataque, um número de soldados libaneses foi levado como prisioneiros, e a batalha de Aرسال (*ma'arakat Aرسال*) ainda projetaria durante meses uma longa sombra sobre a vida política do país.
- 2 Como não raro em circunstâncias desafiadoras, as pessoas se voltaram ao humor para encarar o difícil verão. Cerca de uma semana depois do ataque, a revista online de

língua inglesa, *NOW*, publicou uma matéria satírica que atribuía a inabilidade do Daesh de invadir o Líbano ao intenso congestionamento das estradas que eles inevitavelmente enfrentariam. Apropriadamente intitulada "Blitz de Beirute detida pelo trânsito", a matéria relatava uma conversa fictícia de telefone que se deu entre o autor e um porta-voz do Daesh. Esse último deveria estar liderando a invasão ao Líbano, só que em vez disso teria perdido o dia anterior preso na estrada dos arredores de Beirute junto de seus homens. No lugar de assumir responsabilidade pelo fiasco, o oficial imputou suas falhas às extenuantes circunstâncias locais:

A cacofonia de comunidades do Líbano teria dificultado para a gente conquistar o coração e os espírito de todos - mesmo dando para convencer alguns Sunitas. Mas, acima de tudo, tem esse maldito trânsito [...]. Perdoe meu *fusha* [árabe clássico], mas é impossível de fazer qualquer coisa no Líbano! É trânsito, trânsito, trânsito! (El Ghossain 2014: n.p)

- 3 O porta-voz enfaticamente deu a entender que a descida de seu poderoso exército até Beirute foi empataada por um número inesperado de entraves quanto à circulação, do colapso de uma ponte mal mantida, até o famoso congestionamento que atormenta a área portuária de Beirute. Não era de se surpreender, argumentou o oficial, que a invasão tivesse dado em nada: como alguém conseguira qualquer coisa naquelas condições?
- 4 Deparei-me com a matéria alguns meses depois e mostrei ao meu professor de Árabe. Na casa dos seus 20 anos, Nizar foi um afiado observador social e frequentemente usava da cultura pop e de recursos midiáticos para ensinar o Árabe coloquial e clássico, examinando as idiosincrasias mundanas da sociedade libanesa com seus alunos como maneira de apresentá-los ao país e à sua língua. Ele também era dotado de um desenvolvido senso de humor, durante nossas aulas muitas vezes ríamos das propagandas patrocinadas pelo Estado (*hamlat taw'iyā*, campanhas de conscientização), visadas a educar os cidadãos sobre as virtudes de fazer fila, ou os males de roubar energia pública. Não fiquei surpresa, portanto, que Nizar tenha desfrutado da matéria tendo em conta que, conforme me contou, tudo o que o autor dissera sobre dirigir no Líbano - da má conduta dos motoristas ao engarrafamento crônico - era verdade. Ele mesmo trabalhava em Beirute, porém morava nas montanhas acima da cidade, por isso não lhe faltavam experiências de primeira mão das complicações colocadas pelo 'aj'a (trânsito), normalmente também conotado como *fawda* (caos), devido ao tipo de condução desregrada esboçada na matéria da *NOW*.
- 5 Não demorou para eu perceber que Nizar não seria o único a achar aquele artigo divertido. Desde sua publicação, a matéria se tornou bastante popular nas redes sociais, com amigos e conhecidos vivendo em Beirute compartilhando e demonstrando sua apreciação dela.
- 6 A razão pela qual a matéria levou Nizar e, potencialmente, outros leitores à gargalhada era que ela brincava com uma experiência do dia a dia que a maioria dos habitantes estava intimamente familiarizada. Um grande conglomerado urbano de mais de 1,5 milhão de habitantes, Beirute é bem conhecida no Líbano por ser um "desastre do trânsito" (Sopranzetti 2018: 62) causado por mais do que mau comportamento de direção ou por péssima gestão de trânsito. De um lado, um persistente e histórico desequilíbrio de desenvolvimento entre Beirute e o restante do país aponta que as oportunidades de emprego estão desproporcionalmente concentradas na cidade-capital. De outro, como consequência da reestruturação urbana pós-Guerra Civil (1975-1990), os custos de vida e de aluguel progressivamente insustentáveis desencorajam, ou

por completo previnem, as pessoas das classes trabalhadoras e médias de residirem nas proximidades de seus locais de trabalho em Beirute (Anas et al. 2017; Aoun et al. 2013; Bekdache 2015). Milhares de pessoas, pois, circulam em um pêndulo urbanoⁱ diariamente por Beirute, somando-se aos demais milhares de residentes locais. No horário de pico, a cidade, seus subúrbios, e as cidades-satélites ficam presas em um congestionamento horrendo que entope as artérias de transporte para muito além da capital. Isso tem provocado altos e crescentes níveis de poluição sonora e atmosférica, além dos associados riscos à saúde (Chaaban et al. 2000; Chalak et al. 2016; Rose 2019). Ter que circular por Beirute nessas circunstâncias é tarefa bem intimidadora.

- 7 Dentro das Ciências Sociais, estudiosos têm concordado que, ideologicamente, carros representam os valores melhor associados à modernidade - individualismo, liberdade, avanço - tal que o amor por eles frequentemente é lido como um amor pela modernidade (Cresswell 2010; Dean 2016; Salazar 2017; Urry 2004; Vannini 2010). De fato, com a construção de estradas, regulamentações e de novas subjetividades, a automobilidadeⁱⁱ moldou a paisagem física, política e social de nosso mundo, especialmente nos centros urbanos (Bohm et al. 2006; Sheller e Urry 2000). A automobilidade provou ser um campo frutífero para iluminar as experiências generificadas, classistas e racializadas da cidade (Czeglédy 2004; Truitt 2008; Yazici 2013), bem como os funcionamentos do poder estatal, da corrupção e da governabilidade (Monroe 2017; Notar 2017). Além disso, e ao que compete este artigo, tem-se descoberto o desejo pela, ou engajamento na, automobilidade ser um veículo de distinção de classe, um marcador de modernidade, e um sinal de (aspiração às) classes-médias; a classe social moderna *par excellence* (Monroe 2011; Notar 2012; Traboulsi 2014). Contudo, é precisamente esse "affair romântico" com os carros e a modernidade que tão fortemente contribuem imobilizando centros urbanos por todo o mundo. Consoante notou Beth Notar, "não podemos assumir que mobilidade leva à liberdade" (2012: 281).
- 8 A despeito da esmagadora identificação positiva dos carros com a modernidade e o dinamismo, os sentimentos de ambiguidade pela automobilidade existem, e são criados pela concreta e diária experiência do próprio dirigir. A exploração de Catherine Lutz (2014) sobre a condução cotidiana nos EUA, por exemplo, revela que possuir um carro frequentemente é desejo das pessoas, mas que dirigir é uma penosa e desagradável experiência para muitas delas. De fato, ainda que os habitantes possam precisar dos carros por razões práticas, como ir e voltar do trabalho, fatores tais como etnicidade, classe ou status de imigração de uma pessoa pesam consideravelmente nas experiências individuais de automobilidade, seja devido aos custos de manter um carro ou aos perigos implicados em dirigir não documentado. Mesmo com os carros podendo frequentemente exercer um papel importante na realização de projetos de vida, a automobilidade pode nem sempre se traduzir, nem ser associada, com liberdade e mobilidade desimpedida. De modo análogo, uma pesquisa com taxistas na China e em Burma (Notar et al. 2018; Zhang 2016) mostra que a imobilidade produzida pelo congestionamento das estradas e a estagnação econômica reduz a habilidade dos carros de satisfazer a promessa moderna de prosperidade e mobilidade social, ao passo que se mantêm como meio necessário para assegurar uma subsistência.
- 9 É essa tensão entre *praticar* automobilidade e *desejá-la* que faço do meu objeto de análise. Pergunto: o que ocorre ao vínculo das pessoas pelos carros quando a automobilidade se dá em densos e congestionados ambientes urbanos, atormentados

pelo trânsito, onde tanto a mobilidade concreta quanto existencial (Hage 2009) são entravadas pelo intenso uso de veículos? Meu interesse por mobilidade primeiro surgiu em 2014-15, enquanto conduzia pesquisa etnográfica na privatização de bens urbanos, e acompanhou as atividades de várias campanhas cívicas trabalhando para preservar o pouco de espaço verde que restava em Beirute, a saber, o litoral e um punhado de parques (Harb 2018; Saksouk-Sasso 2015). Conforme reunia os sentimentos dos moradores e ativistas diante da carência de espaços verdes livremente acessíveis, inquietações sobre o trânsito e a natureza sufocante da vida urbana continuamente apareciam na conversa com meus interlocutores, majoritariamente da classe média. Arquitetos, estudantes universitários e trabalhadores de ONG de modo semelhante e recorrente traçavam ligações entre esses problemas aparentemente desconectados, alertando-me para a complementaridade deles e para centralidade da mobilidade cotidiana a fim de entender as experiências de espaço, lugar e urbanidade moderna dos atores (cf. Porter et al. 2010).

- 10 Eu exploro essas questões em Beirute mobilizando dados etnográficos, arquivísticos e de entrevistas coletados durante 18 meses desde 2014, tendo em vista que após o período inicial da pesquisa em espaços públicos, retornei para visitas mais curtas, periódicas, focadas especificamente na mobilidade. Argumento que, examinando os desafios e as experiências cotidianas de automobilidade em Beirute, revela-se uma complexa e multifacetada imagem do relacionamento das pessoas com a mobilidade em um ambiente metropolitano de larga escala. Sustento que ainda que os carros permaneçam sendo objetos de desejo, um "excesso" de automobilidade - de modernidade, pode-se dizer - está tornando a atitude dos habitantes mais ambivalente diante deles, à medida que dirigir se torna um impedimento mais do que um facilitador da vida diária. Embora o vínculo dos moradores por eles não deva ser subestimado, meu material indica que, dadas as consequências paralisantes do trânsito, um claro sentimento de ambivalência para/com as atuais práticas de mobilidade está ganhando raízes entre a classe média de Beirute, se fazendo acompanhar de sonhos cada vez mais disseminados por transportes públicos eficientes. Compreendo essas atitudes em transformação como uma emergente "estrutura do sentimento" (Williams 1977) sobre a mobilidade urbana, uma forma de disposição e pré-consciência social que é emergente, mas não ainda estabelecida no nível coletivo. Sustento que, ainda que essa estrutura emergente de sentimento não seja substancialmente interruptiva do apego dos moradores pela modernidade, ou por suas promessas de progresso (Touraine 1992), uma automobilidade desenfreada está forçando habitantes a reimaginar o formato da mobilidade em ambientes urbanos.
- 11 Início abaixo o desenvolvimento do meu argumento traçando a genealogia política e econômica do trânsito em Beirute, apontando para a produção da cidade (Lefebvre 1991) como um "espaço para carros". Apresento então uma análise etnograficamente orientada das maneiras concretas pelas quais o congestionamento das estradas está contribuindo para a paralisação dos habitantes, antes de voltar-me para a insatisfação dos beirutenses com a mobilidade automotiva. Argumento que, se tomados a sério seus sentimentos, revela-se como o apego capitalista pela mobilidade movida por combustíveis fósseis é um assunto complexo e consternante, e ainda que diferentes horizontes de mobilidade já começaram a ser articulados, e até cobrados, pelos cidadãos.

12

Uma cidade para carros

- 13 A relação entre carros, trânsito e modernidade da classe-média, junto de sua significância em moldar o Líbano contemporâneo, torna-se evidente se examinado em *longue durée*. A primeira circulação de carros no Líbano foi nos anos de 1910, na década de 1970 já tendo se tornado recurso permanente de mobilidade na cidade. Conquanto automóveis para aluguel compartilhado ou particular como os táxis eram amplamente presentes nas ruas de Beirute, os carros próprios permaneceram como reduto das classes altas ou média-altas. "Marca da sociedade de consumo" (Kassir 2010: 377) no Líbano quanto ao redor do globo, o carro era elemento definidor de um emergente estilo de vida urbano e moderno, que incarnava ideais de independência, médio-classismo e masculinidade (Green-Simms 2017; Jackson 2019; McShane 1994; Monroe 2014; Thompson 2000). A expansão progressiva da automobilidade era estreitamente delimitada à economia política libanesa. Dos anos de 1940 para cá, a automobilidade teve um papel decisivo na solidificação da indústria turística, que por sua vez abasteceu a indústria da construção civil, a qual concretizou projetos infraestruturais ligados à expansão do próprio turismo motorizado tais como estradas, túneis e rodovias (Gates 1998).
- 14 A automobilidade também ajudou moldar a percepção espaço-temporal da nação na era pós-independência. Com uma dimensão de pouco mais de 10.000 km², o Líbano é um país comparativamente pequeno no qual, graças ao transporte motorizado, a maioria dos destinos podem ser alcançados em questão de horas. Do ponto privilegiado dos proprietários de automóveis, especialmente em Beirute, o país pode ser facilmente "conquistado". Graças à sua habilidade de comprimir o tempo-espaço, dirigir tem permitido ao Líbano ser imaginado, percebido, e praticado como sendo ainda menor e mais íntimo por qualquer um com acesso a um carro. Comprimindo o tempo e as distâncias dessa forma, e ainda reformulando a imaginação do país, a automobilidade do seu século XX, portanto, auxiliou a produzir no Líbano uma paisagem-nação verdadeiramente moderna para os sujeitos verdadeiramente modernos, as classes médias urbanas. Foi justamente a disponibilidade do transporte motorizado que permitiu o nascimento de um dos mitos nacionais mais amados do país, a noção de que, lá, pode-se esquiar no Monte Líbano e banhar-se no Mar Mediterrâneo em um mesmo dia. Pouco a pouco, os carros tomaram conta das ferrovias da era otomana como o epítome de mobilidade moderna no país.
- 15 Desde então, a "relação de amor" entre automóveis e libaneses continuou a crescer; o país tem altos índices de veículos motorizados por habitantes,² e os carros ainda são marcadores de status e posição social, ao ponto de que viajar de ônibus muitas vezes é rejeitado como atividade das classes mais baixas. Ao passo que a automobilidade privada tende a ser mais comum entre as classes médias, a dependência nos carros, e no transporte motorizado de modo geral, é bem mais generalizada. A maior parte da mobilidade em Beirute, bem como em rumo ou partindo dela, acontece por veículos motorizados - sejam carros próprios, motocicletas, ônibus ou táxis, incluindo o popular *serviço*, um táxi compartilhado funcionando em um preço fixo. Em princípio, pedestres não são ignorados no design da infraestrutura rodoviária, já que calçadas e faixas de pedestres existem. Entretanto, na prática, mover-se a pé não é tão fácil, parcialmente por causa das terríveis condições das calçadas, que geralmente estão desniveladas,

danificadas, ou usadas como áreas de estacionamento. Passadeiras e sinais de trânsito com frequência estão faltando, ou não sendo respeitados. Ciclistas também sofrem, já que competem contra os motoristas por espaço. Por último, o transporte ferroviário é completamente ausente: o serviço dos comboios de Beirute, inaugurado em 1908, foi desmanchado na década de 60, alegadamente devido a indisponibilidades financeiras, enquanto o serviço de trens foi interrompido com a eclosão da Guerra Civil e nunca mais retomado. Beirute em si, como me disseram inúmeras vezes, é "uma cidade para carros", um lugar onde outros tipos de movimento são marginalizados pela predominância da automobilidade, em sentido amplo. A consequência desse uso intenso de carros para todo tipo de viagens e propósitos é, obviamente, trânsito.

- 16 Quando o *fawda* não é culpado na atitude libanesa de condução, o discurso popular o atribui na ausência de uma regulação estatal efetiva durante os anos de guerra (Monroe 2011). No entanto, o trânsito no centro da cidade já era uma questão de interesse nos anos 1960, a despeito da quantidade muito menor de veículos rodando (Kassir 2010; McCarthy 1975). Urbanistas avisaram na época que o aumento previsto do uso de veículos iria entupir as artérias da cidade e que medidas de planejamento visando prevenir isto deveriam ser implementadas imediatamente (Verdeil 2012). Porém, pouca ação foi tomada pelas sucessivas administrações, cujas políticas tradicionalmente promoviam os interesses dos setores bancários e imobiliários.
- 17 O posicionamento dos legisladores perante o planejamento da mobilidade e do transporte não mudou após a Guerra Civil. No início dos anos 1990, o Conselho de Desenvolvimento e Reconstrução encarregou uma empresa de consultoria e engenharia libanesa para projetar um novo plano de transporte para a área da Grande Beirute. A empresa produziu diversos relatórios nos meados daquela década, diagnosticando os problemas de transporte da cidade-capital, seguido por um Plano de Ação Imediato ao Transporte em 2000. Além de encorajar autoridades a conduzir um programa de conscientização em prol de mitigar problemas "causados por condução", como ignorar sinais de trânsito, os relatórios recomendavam uma reforma estrutural da malha rodoviária e, crucialmente, uma reorganização rigorosa do transporte público. Os consultores, na realidade, alertaram que "até o ano de 2010, o nível de congestionamento da malha viária começará a alcançar níveis intoleráveis [e que a área da Grande Beirute] não pode ser atendida sem um sistema de transportes públicos bem desenvolvido" (Team International, Iaurif e Sofretu 1995: 17). O serviço público de ônibus deveria ser melhor subsidiado e reorganizado; *serviços de táxi* deveriam funcionar por linhas pré-determinadas e entre terminais fixos, de modo que, assim como os ônibus, apenas deveriam apanhar os passageiros nas paradas designadas. Essas ações pareciam apontar para um retorno ao sistema mais estruturado e regimentado existente antes da guerra. Sistema que, com efeito, emergiu em Beirute dos anos 1960 também como uma "estrutura de sentimento" quanto à modernidade (Monroe 2017), embora nesse caso renunciando uma nova era de civilização e ordem urbana (ver também Nakkash e Jouzy 1973). Os relatórios ainda presumiram que as ferrovias seriam reabertas, tratando da sua reabilitação em termos de "quando", não de "se". As recomendações dos consultores ao que parece aterrissaram no vazio. Ao invés de impulsionar as linhas de trem e ônibus, o governo se concentrou na construção de rodovias. Mais licenças de táxi também foram liberadas no mercado, reforçando o número de veículos nas ruas.

- 18 Nos vinte e tantos anos que nos separam desses relatórios, uma quantidade de planos de larga escala para transportes na Grande Beirute foi produzida, geralmente com apoio financeiro de instituições internacionais como o Banco Mundial. Todas implicavam numa completa atualização e melhoria dos serviços públicos de ônibus, mas de novo, faltou implementação. Em 1998, por exemplo, o governo adquiriu 200 ônibus que nunca foram postos em circulação e eventualmente acabaram descartados no terminal rodoviário de Mar Mikhael. Hoje o serviço de ônibus é amplamente operado por empresas privadas, ao lado de um número menor de frotas estatais. Ainda que o serviço seja barato, dificilmente é confortável ou confiável, além de não servir a todas as áreas igualmente. O transporte ferroviário continuou parado. Enquanto isso, o desequilíbrio de desenvolvimento entre Beirute e o restante do país ainda segue descompensado, com o número sempre crescente de itinerantes indo e voltando da cidade-capital todo dia, fazendo uso de seus próprios veículos toda vez que possível. No todo, parece que as previsões feitas na década de 1990 de fato se tornaram realidade.

Um tempo-espço em transformação

- 19 John Urry (2004) bem notou que a automobilidade simultaneamente permite e impõe extrema flexibilidade naqueles que com ela se envolvem, posto que a disponibilidade dos carros significa que os itinerantes são forçados a dirigir repetidamente, dia após dia, entre suas casas, locais de trabalho e locais de lazer, geralmente distantes um do outro. Moradores e itinerantes de Beirute são precisamente aqueles pegos nessa flexibilidade extrema, uma vez que é, em primeiro lugar, a disponibilidade do transporte motorizado o que torna possível um sistema econômico baseado em tal pêndulo urbano. Em Beirute tal como noutras cidades assim, o recurso dos habitantes aos carros na realidade é menos uma livre escolha e mais uma necessidade imposta. Para muitos, portanto, os carros são ao mesmo tempo uma benção e uma maldição. Nisso se incluiu Nizar, meu professor de árabe. Apesar de sua idade, Nizar tinha anos de experiência ensinando árabe aos vários estudantes europeus e norte-americanos que regularmente passavam o verão em Beirute para aprender o idioma. Ele estava também concluindo um mestrado em Ciências Sociais na universidade a qual fui vinculada durante trabalho de campo, quando entramos em contato por um amigo em comum. Esse arranjo era particularmente conveniente, já que podíamos facilmente nos encontrar no *campus*. Só isso já era um luxo, silenciosa e relativamente removida do caos da cidade a nossa volta, os recintos da universidade eram de um verde lindo. O *campus* era ainda altamente exclusivo, com acesso somente permitido a estudantes e corpo docente - ou aos que aparentavam assim ser. Nizar e eu a princípio marcamos nossas aulas para os finais de tarde, organizando de se encontrar em um canto mais calmo perto do setor de Medicina. Lá podíamos então sentar em uma das mesas externas e, quando a conexão permitia, usar o Wi-Fi da universidade para assistir vídeos e navegar por outros recursos online.
- 20 Uma vez iniciada nossa aula, rapidamente transparecia que Nizar era alguém extremamente ocupado. Além de me ensinar ele trabalhava numa ONG educacional; trabalho que exigia dirigir para cima e para baixo pelo país praticamente todos os dias a fim de avaliar diferentes escolas, encontrar-se com gestores locais do projeto, sanar emergências e ainda supervisionar o desfecho tranquilo das ações de caridade. Somado a isso, Nizar viajava diariamente de Beirute à vila onde ainda morava, localizada nas

montanhas que fazem vista a cidade. Ele, logo, passava grande porção do seu tempo dentro do próprio carro e frequentemente no horário de pico. Como Nizar estava quase sempre na estrada a trabalho, indo ou voltando de alguma de suas tarefas, era comum para ele ficar preso no trânsito do período da tarde. Próximo do horário de nossa aula habitualmente eu recebia mensagens de voz dele pelo WhatsApp, onde, desculpando-se de bom ânimo, me avisava que mais uma vez estava preso no trânsito ou que não conseguia achar um espaço para estacionar - outra tarefa desgastante em Beirute. Para piorar as coisas, o *campus* da universidade infelizmente era localizado bem entre duas vias notoriamente transitadas. As mensagens geralmente viam acompanhadas do barulhento som de fundo de carros buzinando, pneus freando e motoristas gritando palavrões uns aos outros. Ficou logo claro que as aulas às 5 da tarde eram uma péssima ideia. Eventualmente, conforme ambas agendas de trabalho enchiam, mudamos nossos encontros para a noite, momento em que as ruas ficavam livres dos veículos e ambos podíamos chegar até nosso compromisso à vontade.

- 21 Via-me fascinada pelo afinco de Nizar, enfrentando as estradas em pleno horário de *rush* para zelar pela hiperflexibilidade que sua vida de trabalho demandava dele e que o volante lhe permitiu suprir. Porém, ainda que nunca o tenha ouvido reclamar seriamente das circunstâncias, elas claramente não eram as ideais. As longas horas gastas na estrada eram fatigantes e tomavam um pedaço considerável do seu dia. Nos finais de semana, Nizar costumava postar fotos bucólicas em sua rede social da vista de sua casa nas montanhas, escrevendo que finalmente estava aproveitando seu tempo, fora da "selva de pedra" (cement jungle) de Beirute, como ele dizia. Eventualmente, Nizar se mudou para Beirute para ficar mais perto do trabalho e da universidade, mas continuou compartilhando fotos assim sempre que visitava seu lar, continuando a marcar o abismo que vivenciava entre o caos de Beirute e o silêncio das montanhas.
- 22 A abordagem calma e sempre animada dele para os desafios dessa circulação urbana era notável, especialmente porque episódios de fúria no trânsito (*ghadab*) são característica bem conhecida do tráfego na cidade. A situação de Nizar, contudo, em si não era excepcional. Essa era também a experiência diária de diversos amigos que trabalhavam ou estudavam em Beirute, e de muitos outros voluntários de ONGs e funcionários cujas atividades acompanhei durante meu trabalho de campo com a defesa de espaços verdes. Dada a concentração de empregos e de oportunidades de ensino em Beirute, a capital torna-se diariamente destino de milhares de itinerantes, dirigindo de outras cidades ou de partes das amplas e em expansão zonas do interior. Embora uma parcela desses possa optar por não viver em Beirute por razões pessoais ou por mera preferência, outros simplesmente não têm as condições de sustentar os aluguéis e os custos de vida, que estão se mostrando inviáveis não apenas para as populações marginalizadas, mas inclusive e (em crescente grau) para as classes médias (Aoun et al. 2013).
- 23 Os carros podem ter permitido a flexibilidade que tais circunstâncias complexas exigem e serem um símbolo duradouro de *status* social, porém seria engano crer que motoristas não sentem frustração com eles. A experiência sensorial da materialidade de um carro preso na estrada na prática fica longe de ser aquela imagem idealizada de sair em uma jornada perfeita, dinâmica, por vezes proposta na literatura (Sheller e Urry 2000; Thrift 2009), sendo na realidade muito mais visceral, sensorial e afetiva (Balkmar e Mellström 2020; Katz 2014; Dawson 2017). Pode-se acabar forçado em uma mesma posição por horas a fio, sem poder se esticar, se mexer, ou mudar de posição, o seu corpo, suas

costas, sua nuca e seus joelhos, como resultado, chegando a latejar. No verão o carro pode esquentar, sufocantemente; no inverno, as estradas alagadas se tornam traiçoeiras de pilotar. Viajantes possivelmente chegam atrasados ao trabalho, o que os estressam, além da frustração de serem forçados a ficar em um mesmo lugar da estrada por um período de tempo que parece interminável. Sentar-se num carro que está quase completamente imóvel em meio a outros pela última meia hora torna a jornada desmoralizadora, enfurecedora. Motoristas e passageiros ficam irritadiços, aborrecidos, com raiva. Muito mal se sentem livres, no controle e na ponta da modernidade. Se o carro supostamente epitomiza as promessas de progresso e liberdade, certamente não é assim que se sente quando está preso no trânsito.

- 24 O permanente congestionamento das estradas criado pela comutação urbana tem alterado as representações coletivas do país e de seu tempo-espaço. O "mito" da década de 1950 de um pequeno país onde esquiar e mergulhar podiam acontecer no mesmo dia de fato erodiu: agora que o congestionamento faz as pequenas distâncias consumirem muito mais tempo de viagem, os lugares estão se afastando cada vez mais, com a consequência de o próprio país estar se expandindo. Para Nizar, por exemplo, a viagem de casa até a universidade podia levar 20 minutos ou uma hora, os 30km separando Beirute da sua vila encolhendo ou dilatando a depender da hora do dia. A pequenez do país ainda é invocada e reiterada no jargão comum; beirutenses se referiam a lugares no Monte Líbano ou ao longo do litoral como estes sendo perto, só que essas declarações geralmente vinham com um reconhecimento implícito de que a viagem teria que ocorrer fora de pico. Dois modelos radicalmente diferentes de tempo-espaço libanês coexistem hoje, portanto, dentro dos quais os habitantes têm de alternar múltiplas vezes num mesmo dia. Um país que graças à automobilidade já chegou a ser tomado como pequeno e dentro de um relativamente fácil alcance, ao menos para as classes médias (Glick Schiller e Salazar 2013; Massey 2012; Salazar e Smart 2011), agora se tornou maior e dificultoso de viajar, em razão de um "excesso" dessa mesma mobilidade³. Do ponto de vista elevado de Beirute, a modernidade parece se caracterizar pelo trânsito, e não pela fluidez; aparentando que na realidade o triunfo da modernidade nas estradas provocou seu próprio desmoronamento ideológico.

Desejando transporte público

- 25 Como detalhado nas seções anteriores, no meio de *'aj'a* e *fawda*, dirigir em Beirute é, para muitos, menos um motor de liberdade e mais uma fonte de forte estresse, tempo desperdiçado e complicações. Se a experiência do trânsito mudou a percepção libanesa nacional do tempo-espaço, ela também afetou a percepção dos motoristas sobre a própria automobilidade. Tirando a irritação, a natureza desafiadora de dirigir no meio do trânsito se traduz em um desejo por alternativas, ao mínimo no que compete à movimentação do dia a dia. Apesar de durante o trabalho de campo ter primado por buscar conversar com as pessoas sobre as áreas verdes, o transporte público continuamente emergia como assunto.
- 26 Um caso específico ocorreu quando estava sentada no banco de trás de um táxi com Amal, que era consultora de uma ONG. Um terceiro passageiro tinha acabado de entrar, e, como Amal e eu tínhamos instintivamente nos ajustado para esquerda para dar espaço para ele, nós três agora estávamos comprimidos um contra o outro no apertado espaço do banco traseiro. Isso pareceu lembrar Amal de suas recentes férias na Europa.

Profissional na sua faixa dos trinta anos, Amal cresceu em Beirute e cursou a universidade no exterior antes de voltar para casa e trabalhar para uma ONG de desenvolvimento. Ela falava diversas línguas e era uma firme adepta de escapar da intensidade e do caótico dia a dia da vida em Beirute quando possível - algo que ela descrevia como a necessidade de tempo em tempo "ter uma folga" da cidade. Era evidente que Amal havia aproveitado seu tempo fora do país e me contava com satisfação sobre ele, desfrutando das boas lembranças. Conforme ela resgatava seu tempo de folga, Amal explicou como se sentiu relaxada durante sua visita pela Alemanha. "A melhor coisa de Berlim", contava-me saudosa, "é que tudo é fácil". Ela particularmente amou pegar o metrô, onde era só "se sentar e aproveitar a viagem". Não tinha que se espremer até um canto apertado de uma minivan, nem lidar com passageiros suando uns contra os outros no fundo de um táxi velho: a pessoa podia só relaxar e existir, sem se preocupar com mais nada. Isso ela correspondia fortemente à disponibilidade de espaços verdes abertos, bem cuidados, espalhados pela cidade, onde ela pôde aproveitar para fazer pausas entre suas atividades. Dos transportes públicos aos parques públicos, Berlim era de fácil navegação e oferecia aos habitantes oportunidades de recuar um pouco da correria, da agitação da vida urbana, e apenas relaxar. Isso contrastava radicalmente com Beirute, onde a densidade de construções, a intensidade do trânsito e a ausência de parques fez da vida cotidiana uma penosa e exaustiva experiência, afetando, portanto, a qualidade de vida dos moradores. Da perspectiva de Amal, o que Beirute precisava para fazer a vida melhor para os seus habitantes era o que Berlim aparentava ter, em suas palavras, de "tudo ser público". "Aqui pouquíssimas pessoas resistem à retórica de 'privado igual bom, público igual ruim'", dizia-me exasperada. "A ideia é de que o que é público deve ser dispensado porque é ineficaz, falho e para as classes baixas". Porém, ela via os transportes e os parques públicos como antídotos necessários para as condições do contrário insustentáveis de uma vida urbana cara, intensa e poluída no modo mais geral.

- 27 Amal não era a única a ter essa sensação sobre Beirute. Mais cedo naquela tarde tínhamos nos juntado a uma demonstração pró espaços públicos em frente ao corpo municipal de *baladia*, onde um contingente de cerca de 60 manifestantes protestava contra o descaso desse conselho administrativo por áreas verdes comunais. Os ativistas pertenciam a diversas campanhas civis e ONGs ambientais, cujas reclamações se manifestavam abertamente em prol de denunciar a falta de habitabilidade em Beirute, bem como a responsabilidade de toda classe política em criar uma cidade tão poluída e sufocante. A reunião em *baladia* pode ter sido pequena, mas queixas semelhantes iriam em breve ser ativamente compartilhadas e comunicadas por milhares de outros libaneses, como a agora infame "crise do lixo" (*azma al zbeleh*) que atingiu o país no verão de 2015. Conforme falhava o governo em assegurar novos sítios de terra para armazenar os resíduos vindo de Beirute e do Monte Líbano, sacos de lixo empilhar-se-iam até às alturas nas ruas da capital, e o número crescente de protestantes tomou o asfalto para expressar suas insatisfações diante do gerenciamento da crise e, de forma mais vasta, do país. Esse sentimento foi encapsulado nos cartazes dos manifestantes, nos quais o rosto de políticos de todas as cores e tipos era colocada em sacos de lixo para ser "reciclados". A experiência de Nizar, os comentários de Amal e o protesto do *zbeleh* nos lembram que mobilidade e urbanidade precisam ser examinadas juntas, uma vez que ambas são interligadas e mutuamente constitutivas da outra: uma mobilidade espinhenta é aspecto de uma urbanidade espinhenta, e a frustração com uma sinaliza a frustração com a outra.

- 28 O desejo por alternativas de mobilidade está se tornando cada vez mais manifesto, particularmente no setor dos transportes públicos, como atestado pela experiência de ativistas que têm trabalhado para resgatar a ferrovia libanesa desde 2005. Inicialmente um grupo disperso de cidadãos preocupados, eles eventualmente se estabeleceram como uma ONG para reforçar sua posição e expandir o escopo e o alcance das suas atividades. O catalisador original da campanha tinha sido o trânsito. Como um ativista ferroviário me indicou certa vez, o transporte é feito para dar mobilidade às pessoas, não o oposto:
- Estávamos buscando uma solução [para o congestionamento]. Será que realmente temos a mobilidade que devemos ter? Não conseguimos mais esquiar e ir à praia no mesmo dia como antes se fazia, e por causa do trânsito. O país está encolhendo e ampliando num só tempo.
- 29 Para os manifestantes, reabilitar as ferrovias era um passo óbvio para melhorar a situação. Na esperança de que conscientizar sobre esse patrimônio ajudaria a alavancar apoio quanto às suas propostas, a associação organizou palestras e exposições centradas na história das ferrovias. Os visitantes adoraram ver as imagens de trens zarpando pela paisagem libanesa em antigas fotos preto e branco; alguns se emocionaram, derramando lágrimas pelo que um dia foi e hoje já não é mais.
- 30 Porém, os ativistas também encontraram um ceticismo profundo diante da proposta que tinham, já que muitos erroneamente presumiam que reabilitar as ferrovias seria um empreendimento custoso e de larga escala, semelhante àqueles na época em andamento nos países do Golfo, onde a rede ferroviária teve que ser construída do zero. Acostumados com a inércia dos políticos quando se tratava de grandes projetos de interesse nacional, o público teve pouca fé que o governo libanês poderia concretizar com sucesso um feito de similar infraestrutura.
- 31 Anos de esforços depois, as coisas pareciam estar promissoras. Em 2019, o diretor da ONG soava otimista enquanto me atualizava no avanço feito nos últimos anos. Fouad e eu nos encontramos em Paul, um café elegante em uma velha mansão na entrada da vizinhança do bairro de Gemmayzeh. Sentamo-nos do lado de fora, na adorável área de pátio, cercada com plantinhas em vaso, para criar uma impressão de separação entre o café e a calçada. Essa não era uma estratégia incomum aos cafés da cidade, os negociantes trabalhavam duro para garantir aos clientes um santuário contra o *fawda* do mundo exterior. Infelizmente, apesar dos melhores esforços da gerência, o barulho das buzinas dos carros e os berros irritados escoavam da rodovia até ali, vindos de uma das mais ocupadas e centrais artérias de Beirute. Conforme tínhamos de interromper a conversa várias vezes para esperar passar as erupções de buzinas, brincávamos que esse parecia ser o ambiente mais apropriado para discutir sobre trânsito. Fouad aparentava ter certeza de que os trens conseguiriam assegurar um futuro melhor para os libaneses, não apenas para dar conta do trânsito, mas também para trazer o tão preciso desenvolvimento econômico que o país urgentemente necessitava. A instabilidade econômica tinha piorado nos últimos anos, embora o governo não fosse ficar inadimplente em suas dívidas de moeda estrangeira durante mais 22 meses. Após anos de luta comprometida por conscientização, Fouad se mostrava esperançoso que mais compatriotas estavam começando a compartilhar de sua visão. Quando organizavam eventos, as pessoas agora demonstravam um interesse real nos planos do grupo, contou ele, muitas vezes perguntando quando os trens estariam de volta. Apesar

do trabalho deles ainda não estar no fim, já havia sinais de que os trens gradualmente reapareciam na imaginação das pessoas.

- 32 Estudiosos têm apontado que quando a modernidade é tida como deficitária nas imediações de alguém, como em contextos de desenvolvimento e migratórios, ela tende a ser percebida como existente em outro lugar, "ali" na cidade ou no destino de migração que alguém aspira alcançar (Dick 2010; Yarrow 2017). No Líbano, ao invés, a mobilidade moderna parece estar parcialmente localizada "lá", em um passado local caracterizado por ruas mais vazias e viagens a trilha, que se manifesta hoje nas estradas somente fora dos horários de pico. Nesse sentido, o imaginar de mobilidades alternativas para o futuro foca nas tecnologias que prometem expandir essa "residual" modernidade fora de pico e fazer dela permanente.
- 33 Curiosamente, os políticos parecem ter notado esse sentimento crescente de insatisfação com o estado do transporte em Beirute. Durante as eleições parlamentares, os ativistas ferroviários abordaram candidatos convocando-os a se comprometerem publicamente no apoio da reabilitação das ferrovias caso eleitos. Diversos candidatos aceitaram. Suas promessas foram gravadas em vídeo e transmitidas nas redes sociais para todos verem. Alguns políticos até começaram a propor o retorno das ferrovias espontaneamente. Na mesma semana em que falei com Fouad, o Ministro do Interior espontaneamente declarou em um comício que a cidade precisava era de bondes e trens ao invés de mais carros, estradas e túneis (L'Orient Le Jour 2019).
- 34 Uma nova "estrutura do sentimento" (Williams 1977) quanto à mobilidade parece estar tomando forma em Beirute, que até políticos estão começando a legitimar, ao menos em sua retórica. O conceito de "estrutura de sentimento" aqui é uma útil ferramenta analítica, porque ela permite detectar e realçar atitudes existentes, mas ainda não estabelecidas, e que contradizem as visões consagradas sobre os veículos, nos levando a apreciar nuances da relação das pessoas com a mobilidade urbana. Uma estrutura do sentimento nos concede a aceitar que os carros podem ser desejados para uma viagem, mas tomados com aversão para a comutação urbana de todo dia, e a apreciar que a relação das pessoas com a mobilidade e a modernidade não é monolítica. Tendo potencial de ser uma visão majoritária em construção, uma "estrutura do sentimento" emergente não é teleológica, nem tampouco acarreta em uma revolução instantânea e generalizada de atitudes e práticas. Neste caso, uma estrutura de sentimento sobre os transportes públicos não equivale a uma previsão do iminente colapso dos carros em Beirute. Em vez disso, ela registra uma possibilidade, e é um indicador poderoso do deslocamento de sensibilidades que estão fermentando coletivamente para além da superfície, não só em respeito aos carros, mas à urbanidade em geral.

Conclusão

- 35 Com a expansão da automobilidade, problemas de congestionamento já não são mais a única preocupação de um punhado de metrópoles globais, agora, cidades de tamanho médio igualmente são engolidas pelo trânsito (Lutz e Lutz Fernandez 2010; Khan 2016). Um "excesso" de automobilidade tem traído a promessa moderna de velocidade, paradoxalmente paralisando cidadãos. Antes de serem uma aberração, ou sintomas de desajustamento urbano (Aldred 2014: 461), o congestionamento e a imobilidade são produtos diretos de um sistema de mobilidade urbana que se estruturou em torno dos carros. Conforme estudiosos observaram, o capitalismo industrial global, um dos

marcadores da modernidade universal, guarda em si a semente de sua destruição, tendo em vista que sua exploração indiscriminada do ambiente natural ameaça a sobrevivência do próprio planeta (Crate 2011; Moore 2015; Polanyi 1944). A mobilidade moderna parece estar seguindo um curso semelhante. Do seu papel na mudança climática ao efeito paralisante da vida urbana, parece que a automobilidade está desfazendo a liberdade de circulação que se supôs entregaria. Isso pode ser claramente visto com Beirute, onde o transporte público é depreciado e subfinanciado, e a mobilidade não motorizada é praticamente inexistente. Aqui o extremo de automobilidade causa não fluidez, mas sim inércia, para as classes pobres do meio urbano dependentes dos transportes públicos, mas também para as classes médias proprietárias de carros, sujeito moderno e urbano *par excellence*. Crucialmente, esses "problemas do automóvel" criam sentimentos de ambivalência e insatisfação com a automobilidade do dia a dia, a despeito do persistente apelo dos carros como símbolo de status social e de vida moderna.

- 36 Simultaneamente, a insatisfação com a atual automobilidade não equivale a uma rejeição *tout court* de suas promessas: um desejo modernista por velocidade, progresso e fluidez persiste entre cidadãos, mas seu objeto está em deslocamento. Conforme em certos contextos cotidianos os carros acabam iguados com a imobilidade, tecnologias de transporte que pareciam datadas estão sendo ressignificadas como soluções desejáveis aos males da incondicional automobilidade. Para um crescente número de cidadãos classe média em Beirute, trens e meios de transportes públicos mais eficientes são agora mais desejados do que carros em determinadas circunstâncias, já que permitem uma movimentação frontal naquelas áreas da vida cotidiana onde a automobilidade falha, como na itinerância, por exemplo. A prática da automobilidade proporciona as condições para as pessoas desejarem uma alternativa que mantém a promessa de modernidade - fluidez, velocidade e aspiração - sem seus perigosos "excessos".
- 37 A incipiente desafeição observada em Beirute perante os carros pode ser tomada como um sintoma de mal-estar urbano para o qual a automobilidade é um contribuinte, porém isso se estende até questões mais amplas de governança urbana: poluição, falta de áreas verdes, e infraestruturas em falha. A "estrutura de sentimento" quanto à mobilidade na capital é em si ligada à experiência urbana mais geral das pessoas, do desaparecimento de espaços comunais das cidades, passando pela poluição, às provações para conseguir acessar serviços básicos - água, eletricidade, combustível. Denunciar as insuficiências da governança urbana, e seu enraizamento num domínio sectário e de disseminada corrupção política do país permanecem sendo recurso proeminente de contínuos protestos antissistema desde 2015. Não é coincidência que muitos dos meus interlocutores que sonhavam com trens, bem como outros membros das classes médias, tenham se juntado e atuado com um papel significativo no desenvolvimento de alguns desses vários projetos políticos, da iniciativa eleitoral de listagem civil-municipal de *Beirut Madinati* em 2016, até os mais recentes eventos da *Thawra* (Revolução) de outubro de 2019 (ver também Deeds 2018; Harb 2018).
- 38 Explorar os problemas de mobilidade e habitabilidade em Beirute pode também ser tomado como uma instância de como olhar para modernidade conforme ela se desdobra, fora do que é tradicionalmente considerado ser seu "centro", servindo não para nos ensinar como países não ocidentais "recuperam do atraso" com a modernidade ocidental (Mitchell 2000). Mas sim provendo evidência de como a

modernidade, muito semelhante ao capitalismo (Harvey e Krohn-Hansen 2018), é desnivelada e gera múltiplas histórias e experiências que são diferentes, porém conectadas, e que podem informar nossas abordagens metodológicas quando investigando regimes de automobildade e urbanidade por todo o mundo. Uma vez que reestruturação urbana e progressiva exclusão social de modo algum são coisas exclusivas a esse contexto etnográfico (Lees et al. 2015), explorar "estruturas de sentimento" emergentes acerca do trânsito pode servir como um ponto de entrada para examinar os desafios que a vida contemporânea impõe aos cidadãos, no Líbano e em qualquer lugar, tal como os caminhos pelos quais respondem. Em vez de especular sobre o melhor modo de "tirar as pessoas dos carros" (Sheller e Urry 2000: 751), talvez seria mais produtivo examinar os arranjos alternativos que as próprias pessoas andam começando a imaginar, junto das obstruções e obstáculos políticos, sociais e econômicos que estão em seu caminho. Esse entendimento, por sua vez, poderá nos ajudar a detectar potenciais fundações de uma "verídica nova urbanidade" (Urry 2004: 33) em construção, que já está se desenvolvendo, lenta e paulatinamente, bem diante dos nossos olhos.

Agradecimentos

- 39 A autora gostaria de agradecer ao Centro de Pesquisa Britânico no Levante pelo apoio através do financiamento em subsídio de viagem entre 2019-20, também aos revisores anônimos do artigo pelos generosos e prestativos comentários.

BIBLIOGRAFIA

- Aldred, R. *The commute*, in: P. Adey; D. Bissell; K. Hannam; P. Merriman; M. Sheller (eds.), **The Routledge companion to mobilities**. London: Routledge. 2014.
- Anas, A.; S. De Sarkar; G. Timilsina; Z. Nakat. **Reducing traffic congestion in Beirut**. World Bank Group Policy Research Working Paper 8158. 2017.
- Aoun, A.; M. Abou-Zeid; I. Kaysi; C. Myntthi. 'Reducing parking demand and traffic congestion at the American University of Beirut', **Transport Policy** 25: 52–60. 2013
- Balkmar, D.; U. Mellström. *Towards and anthropology of transport affect*, in: T. Uten, H. Christiansen and L. Levi (eds.), **Gendering smart mobilities**, 57–74. Abingdon: Routledge. 2020.
- Bekdache, N. 'Evicting sovereignty Lebanon's housing tenants from citizens to obstacles', **The Arab Studies Journal** 23: 320–50. 2015.
- Bohm, S.; J. Campbell; C. Land; M. Paterson. **Against automobility**. London: Blackwell. 2006
- Chaaban, F. B.; G. M. Ayoub; M. Oulabi. 'A preliminary evaluation of selected transport-related pollutants in the ambient atmosphere of the city of Beirut, Lebanon', **Water, Air, and Soil Pollution** 123: 53–62. 2000.

- Chalak, A.; H. Al-Naghi; A. Irani; M. Abou-Zeid. 'Commuters' behavior towards upgraded bus services in Greater Beirut: implications for greenhouse gas emissions, social welfare and transport policy', **Transportation Research Part A: Policy and Practice** 88: 265–85. 2016.
- Crate, S. A. 'Climate and culture: anthropology in the era of contemporary climate change', **Annual Review of Anthropology** 40: 175–94. 2011.
- Cresswell, T. 'Towards a politics of mobility', **Environment and Planning D: Society and Space** 28: 17–31. 2010.
- Czeglédy, A. 'Getting around town: transport and the built environment in post-apartheid South Africa', **City and Society** 16: 63–92. 2004.
- Dawson, A. 'Why Marx was a bad driver: alienation to sensuality in the anthropology of auto-mobility', **Advances in Anthropology** 7: 1–16. 2017
- Dean, B. *Freedom*, in: N. Salazar; K. Jayaram (eds.), **Keywords of mobility**, 55–72. London: Berghahn. 2016.
- Deeds, S. 'Consociationalism, clientelism, and local politics in Beirut: between civic and sectarian identities', **Nationalism and Ethnic Politics** 24: 133–57. 2018
- Dick, H. C. 'Imagined lives and modernist chronotopes in Mexican nonmigrant discourse', **American Ethnologist** 37: 275–90. 2010.
- El Ghossain, A. '**Beirut blitz' halted by traffic**. NOW. 2014. Disponível em: <<https://now.mmedia.me/lb/en/blogs/560232-beirut-blitz-halted-by-traffic>>. Acesso em 28 de Junho de 2017.
- Fawaz, M.; M. Harb; A. Gharbieh. *Living Beirut's security zones: an investigation of the modalities and practice of urban security*, **City & Society** 24: 173–95. 2012.
- Gates, C. **The merchant republic of Lebanon**. Oxford: Centre for Lebanese Studies. 1998.
- Glick Schiller, N.; N. B. Salazar. 'Regimes of mobility across the globe', **Journal of Ethnic and Migration Studies** 39: 183–200. 2013.
- Green-Simms, L. B. **Postcolonial automobility**. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press. 2017.
- Hage, G. *Waiting out the crisis: on stuckedness and governmentality*, in: G. Hage (ed.), **Waiting**, 97–106. Carlton: Melbourne University Press. 2009.
- Harb, M. 'New forms of youth activism in contested cities: the case of Beirut', **The International Spectator** 53: 74–93. 2018.
- Harvey, P.; C. Krohn-Hansen. 'Dislocating labour: anthropological reconfigurations', **Journal of the Royal Anthropological Institute** 24: 10–28. 2018.
- Jackson, C. (ed.). 'The global Middle East in the age of steam', **Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East** 39: 111–69. 2019.
- Kassir, S. **Beirut**. Berkeley, CA: University of California Press. 2010.
- Katz, J. *Pissed off in LA*, in: M. Duneier; P. Kasinitz; A. Murphy (eds.), **The urban ethnography reader**. Oxford: Oxford University Press. 2014.
- Khan, N. *Immobility*, in: N. Salazar; K. Jayaram (eds.), **Keywords of mobility**, 93–112. London: Berghahn. 2016.

- Lees, L.; H. Shin; E. Lopez-Morales (eds.). **Global gentrifications**. Bristol: Policy Press. 2015.
- Lefebvre, H. **The production of space**. Oxford: Blackwell. 1991.
- L'Orient Le Jour*. 'Bassil lance un défi à Frangié sur ses terres', *L'Orient Le Jour*. 2019. Disponível em: <<https://www.lorientlejour.com/article/1165324/bassil-lance-un-defi-a-frangie-sur-ses-terres.html>>. Acesso em 23 de Julho de 2019.
- Lutz, C. 'The U.S. car colossus and the production of inequality', **American Ethnologist** 41: 232–45. 2014.
- Lutz, C.; A. Lutz Fernandez. **Carjacked**. London: Palgrave Macmillan. 2010.
- Massey, D. *Power-geometry and a progressive sense of place*, in: J. Bird; B. Curtis; T. Putnam; G. Robertson; L. Tickner (eds.), **Mapping the futures**, 75–85. London: Routledge. 2012.
- McCarthy, K. M. 'Street names in Beirut, Lebanon', **Names** 23: 74–88. 1975.
- McShane, C. **Down the asphalt path: The automobile and the American city**. New York: Columbia University Press. 1994.
- Mitchell, T. **Questions of modernity, xi–xxvii**. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press. 2000.
- Moore, A. 'Anthropocene anthropology: reconceptualizing contemporary global change', **Journal of the Royal Anthropological Institute** 22: 27–46. 2015.
- Monroe, K. 'Being mobile in Beirut', **City & Society** 23: 91–111. 2011.
- Monroe, K. 'Automobility and citizenship in interwar Beirut', **Comparative Studies in South Asia, Africa and the Middle East** 34: 518–31. 2014.
- Monroe, K. 'Circulation, modernity and urban space in 1960s Beirut', **History and Anthropology** 28: 188–210. 2017.
- Nakkash, T.; N. Jouzy. 'Beirut travel characteristics – a comparative study', **Transportation** 2: 411–30. 1973.
- Notar, B. "'Coming out" to "hit the road": temporal, spatial and affective mobilities of taxi drivers and day trippers in Kunming, China', **City & Society** 24: 281–301. 2012.
- Notar, B. "'My dad is Li Gang!' or seeing the state: transgressive mobility, collective visibility, and playful scorn in contemporary urban China", **Asian Anthropology** 16: 35–53. 2017.
- Notar, B.; K. San Min; R. Gautam. "A Burmese taxi in the Black Forest? Stuck mobility and the possibility of dwelling", **Applied Mobilities** 5: 39–52. 2018.
- Polanyi, K. **The great transformation**. New York: Farrar & Rinehart. 1944.
- Porter, G.; K. Hampshire; A. Albane; A. Munthali; E. Robson; M. Mashiri; G. Maponya. 'Where dogs, ghosts and lions roam: learning from mobile ethnographies on the journey from school', **Children Geographies** 8: 91–105. 2010.
- Rose, S. 'World Environment Day: Beirut's haze a sign the city is losing its battle with smog', **The National**. 2019. Disponível em: <<https://www.thenational.ae/world/world-environment-day-beirut-s-haze-a-sign-the-city-is-losing-its-battle-with-smog-1.870555>>. Acesso em 27 de Agosto de 2019.
- Saksouk-Sasso, A. 'Making spaces for communal sovereignty: the story of Beirut's Dalieh', **Arab Studies Journal** 23: 296–318. 2015.
- Salazar, N. B. 'Key figures of mobility: an introduction', **Social Anthropology** 25: 5–12. 2017.

- Salazar, N. B.; A. Smart. 'Anthropological takes on (im)mobility', *Identities* 18: i–ix. 2011
- Sheller, M.; J. Urry; 'The city and the car', *International Journal of Urban and Regional Research* 24: 737–57. 2000.
- Sopranzetti, C. **Owners of the map**. Berkeley, CA: University of California Press. 2018
- Team International; Iaurif; Sofretu. **Greater Beirut Transportation Plan. Report n.3**. Beirut: Council for the Development and Reconstruction. 1995.
- Thrift, N. 'Driving in the city', *Theory, Culture and Society* 21: 41–59. 2009.
- Thompson, E. **Colonial citizens**. New York: Columbia University Press. 2000.
- Touraine, A. **Critique de la modernité**. Paris: Fayard. 1992.
- Traboulsi, F. **Social classes and political power in Lebanon**. Beirut: Heinrich Böll Stiftung. 2014.
- Truitt, A. 'On the back of a motorbike: middle-class mobility in Ho Chi Minh City, Vietnam', *American Ethnologist* 35: 3–19. 2008
- Urry, J. 'The "system" of automobility', *Theory, Culture and Society* 21: 25–39. 2004.
- Vannini, P. 'Mobile cultures: from the sociology of transportation to the study of mobilities', *Sociology Compass* 4: 111–21. 2010.
- Verdeil, E. 'Michel Ecochard in Lebanon and Syria (1956–1968)', *Planning Perspectives* 27: 249–66. 2012.
- Williams, R. **Marxism and literature**. Oxford: Oxford University Press. 1977.
- Yarrow, T. 'Remains of the future: rethinking the space and time of ruination through the Volta Resettlement Project, Ghana', *Cultural Anthropology* 32: 566–91. 2017.
- Yazici, B. 'Towards an anthropology of traffic: a ride through class hierarchies on Istanbul's roadways', *Ethnos* 78: 515–42. 2013.
- Zhang, J. 'Taxis, traffic, and thoroughfares: the politics of transportation infrastructure in China's rapid urbanisation in the reform era', *City & Society* 28: 411–36. 2016.

NOTAS

1. Originalmente publicado em inglês sob o título: "«Excesses» of modernity: mundane mobilities, politics and the remaking of the urban" na revista *Social Anthropology/Anthropologie Sociale* (2021) Vol. 29, ed. 4, p. 1049–1063 pela Wiley Periodicals LLC em nome da European Association of Social Anthropologists.
2. Cerca de um veículo para cada 4 pessoas em 2007, baseado nos dados do Ministério do Meio Ambiente (<http://clima.techchange.moe.gov.lb/viewfile.aspx?id=45>). Acesso em março de 2021.
3. Segundo demonstraram Fawaz *et al.* (2012), a habilidade de populações marginalizadas para viajarem livremente é ainda mais impactada por práticas de segurança e infraestrutura, o que, a propósito, também contribui para gerar congestionamentos.

NOTAS DE FIM

i. (N. do T.) No original a autora utiliza várias vezes do verbo “*commute*” (“*thousands commute daily*”). Muito mais natural e reconhecido em língua inglesa do que seu equivalente na nossa, “comutar” (*to commute*), e, sobretudo, seu substantivo denominador (*commuters*), em português só indexam sem causar estranheza talvez nas áreas da matemática e da informática. Aqui, no plano da urbanidade, se referem aos sujeitos – ou à ação em si, de percorrer regular ou diariamente um mesmo trajeto entre seus locais de trabalho, estudo e/ou moradia, utilizando um ou mais meios de transportes para cruzar cidades e/ou municípios. Isto é, ao conhecidíssimo itinerário de uma grande maioria da população brasileira (especialmente das metrópoles e subúrbios), que precisam realizar deslocamentos de vai-e-vem urbano constantemente. Ocorre que, por um lado, em inglês sua forma subjetivada é de uso indistinto quanto a demografia incluída. Com isso, escolhas como “trabalhadores”, “passageiros” ou “viajantes” podem esbarrar ou imputar outras conotações aos atores da ação; especialmente a primeira dessas escolhas. Recusando a opção um tanto alienígena de “comutadores”, ou mesmo “comutadores urbanos”, optei por denominar tais sujeitos de “itinerantes” – considerando ser a opção que melhor ressalta a especificidade desse deslocamento, e a quem se refere, sem previamente encaixá-los nas marcas de uma classe social. Um segundo ponto é que, embora nas entradas em português relativas à grande área da urbanidade já haja (esparsamente) um uso adjetivado quanto a atividade em si, na forma de “comutação urbana”, o predominante parece ser a adaptação para “mobilidade pendular” e “perambulação urbana”, por exemplo. Por isso, e para fins de fluidez devido a recorrência no texto para a ação em curso (“*commuting*”), ou para a necessidade de realizar aquela ação (“*commute*”) – optei por majoritariamente também usar tais expressões sinônimas, reservando o uso de “comutação urbana” apenas para os trechos em que se denota maior rigor terminológico, como na conclusão.

ii.

(N. do T.) Do original, “*automobility*”. Não fosse imediatamente acionado com “automobilismo” o desporto motorizado e as competições de corrida com automóveis, provavelmente essa seria outra opção de tradução, talvez até mais natural aos olhos, para verter tal termo do inglês a leitores nacionais; sem, com isso, confundir o que lá, se traduzido de volta, seriam os “*motorsports*”. Mantendo então o sentido original de “*automobility*” (uma mobilidade dada por automóvel; pelo que se move por conta própria; um deslocamento automatizado por forças outras às nossas) temos “automobilidade”.

RESUMOS

Aclamados como o epítome técnico e simbólico da modernidade, os automóveis também estão profundamente implicados na produção da mudança climática, imbricados no interior de um sistema global capitalista aparentemente todo-poderoso. O que uma análise antropológica do trânsito em áreas urbanas pode nos dizer sobre a duradoura força desse sistema? Enquanto em Beirute os carros são ao mesmo tempo desejados quanto necessários para se deslocar, fortes sentimentos de frustração estão tomando corpo entre moradores e itinerantes que encaram diariamente as sempre congestionadas estradas da cidade-capital. Essa frustração indica uma emergente “estrutura de sentimento” para/com a automobilidade do dia a dia, que tem criado desejos explícitos e concretos por alternativas de mobilidade, particularmente pelo transporte público, cujos estudiosos do setor consideravam estar morto. Nessa visão, ainda que os carros permaneçam sendo objetos cobiçados, em Beirute como em qualquer outro lugar, um “excesso”

de automobildade - de modernidade, poderíamos dizer - está na verdade enfraquecendo o domínio deles, e expondo uma potencial precariedade antes despercebida. O reconhecimento desse processo nos força a reconsiderar os pressupostos modernistas que temos sobre a inevitável predominância dos carros, e oferece esperança para futuros alternativos quanto à mobilidade.

Cars are celebrated as the technical and symbolic epitome of modernity but are also heavily implicated in the making of climate change, imbricated within a seemingly all-powerful global capitalist system. What can an anthropological analysis of traffic in urban areas tell us about the enduring strength of this system? While cars in Beirut are both desired and necessary to move about, strong feelings of frustration are taking shape among residents and commuters who face the ever-congested roads of the capital city daily. This mounting frustration indexes an emerging 'structure of feeling' towards everyday automobility that has created explicit and concrete desire for alternative mobilities, particularly public transport, which scholars of automobility had pronounced dead. In this light, while cars remain objects of desire, in Beirut as elsewhere, an 'excess' of automobility - of modernity, we might say - is in fact weakening the dominance of cars, exposing a potential brittleness previously undetected. Acknowledging this process forces us to reconsider our modernist assumptions about the inevitable predominance of cars and offers hope for alternative mobility futures.

Les voitures sont célébrées comme l'incarnation technique et symbolique de la modernité, mais elles sont aussi fortement impliquées dans la fabrication du changement climatique, imbriquées dans un système capitaliste mondial apparemment tout-puissant. Que peut nous apprendre une analyse anthropologique de la circulation dans les zones urbaines sur la force durable de ce système? Alors que les voitures à Beyrouth sont à la fois désirées et nécessaires pour se déplacer, un fort sentiment de frustration se fait jour parmi les résidents et les navetteurs qui affrontent quotidiennement les routes toujours encombrées de la capitale. Cette frustration croissante indique l'émergence d'une « structure de sentiment » à l'égard de l'automobilité quotidienne qui a créé un désir explicite et concret de mobilité alternative, en particulier les transports publics, qui avaient été longtemps déclarés morts. Dans ce contexte, si les voitures restent des objets de désir, à Beyrouth comme ailleurs, un « excès » d'automobilité - de modernité, pourrait-on dire - affaiblit en fait la domination des voitures, exposant une fragilité potentielle jusqu'alors non détectée. Reconnaître ce processus nous oblige à reconsidérer nos hypothèses modernistes sur l'inévitable prédominance de l'automobile et offre l'espoir d'un avenir de mobilité alternative.

ÍNDICE

Keywords: traffic, automobility, modernity, mobility, Lebanon

Mots-clés: trânsito, automobildade, modernidade, mobilidade, Líbano

Palabras claves: circulation, automobilité, modernité, mobilité, Liban

AUTORES

ALICE STEFANELLI

Dra. em Antropologia Social, Universidade de Manchester. Atualmente no Departamento de Antropologia da Universidade de Durham, Inglaterra - Reino Unido. E-mail: alice.stefanelli@durham.ac.uk

CAIRO PRADO DE CARVALHO (TRADUTOR)

Graduando em Antropologia, Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói/RJ, Brasil. E-mail:
cprado@id.uff.br.