



entrevista

esplanada lina bo bardi



SOPHIA BEAL

Foto: Larissa Satiko Ribeiro Higa

infraestrutura de dupla face

entrevista com **sophia
beal**

Aline Novais de Almeida¹
Juliana Caldas²
Larissa Satico Ribeiro Higa³

"Sou de Brasília, mas juro que sou inocente"

Nicolas Behr

Estados Unidos, Minneapolis, março de 2016, em meio a turbulentas manifestações que se multiplicavam pelo Brasil evidenciando as contradições do sistema político nacional, nos encontramos com a professora Sophia Beal em seu gabinete na Universidade de Minnesota. Um mural com recortes de mapas do Brasil, cartazes da Copa do Mundo de 2014, fotografias de obras de artistas brasileiros, como *Diálogo: olhos*, de Lygia Clark, e um evento sobre Camargo Guarnieri nos introduzem nesta conversa em que o olhar do "outro", estrangeiro, revela outras nuances sobre "nós mesmos".

Professora titular de literaturas de língua portuguesa na Universidade de Minnesota, Sophia Beal pesquisa desde o doutorado a literatura brasileira, com ênfase nos tópicos da "infraestrutura" e do "espaço". Seu livro *Brazil Under Construction – Fiction and Public Works* (Palgrave Macmillan, 2013)¹ está sendo traduzido para o português por Fal Azevedo e tem lançamento previsto para abril de 2017 pela editora Zouk, de Porto Alegre. Beal também integra o Grupo de Estudos em Literatura Brasileira Contemporânea, da Universidade de Brasília (UnB).

Para além dos estudos literários, a entrevista a seguir discute a situação das universidades brasileiras e estadunidenses; o lugar das humanidades na academia; a importância dos movimentos sociais nos dois países e os movimentos políticos atuais que eclodem em polifonias discursivas e multidões de perspectivas ao redor do mundo.

Confira resenha de Larissa Satico Ribeiro Higa nesta edição de Opiniões.

- 1 Universidade de São Paulo. E-mail para contato: alinenovas@gmail.com.
- 2 Universidade de São Paulo. E-mail para contato: jubscaldas@gmail.com.
- 3 Universidade de São Paulo. E-mail para contato: larissahg@gmail.com.

*

Gostaríamos de saber, primeiramente, sobre sua trajetória intelectual. Como foi despertado seu interesse pelos estudos em literatura brasileira e, especificamente, pela questão da infraestrutura, da cidade, do espaço?

Eu comecei o meu doutorado em 2005 [na Universidade Brown] e, nesse mesmo ano, fui para um Congresso em que vi dois professores conversando sobre a literatura e a infraestrutura em textos clássicos britânicos e norte-americanos. Pensei, então, em muitos paralelos com o Brasil e a literatura brasileira. Alguém tinha me falado antes que, para escrever uma tese, *"you have to have a compelling argument about an interesting topic"* [você precisa ter um argumento convincente sobre um tema interessante], e nessa palestra eu senti que eu encontrei o meu *"compelling argument about an interesting topic"*. Isso porque no Brasil, pela minha perspectiva, havia muito uso oficial da megainfraestrutura como símbolo do progresso nacional ao longo do século XX. Um bom exemplo é a construção da avenida Central, no Rio de Janeiro, no início do século XX. Mas podemos pensar também na cópia do estilo das ruas de Paris, que foram feitas pelo barão Haussmann, em cidades grandes no Brasil, como uma forma não só de se aproximar esteticamente à capital francesa, mas de controlar o povo, já que é mais difícil se manifestar numa rua ampla. E tem tantos exemplos do regime militar – a Transamazônica, Itaipu, a ponte Rio-Niterói – de obras de infraestrutura que, nos anos 70, eram as maiores em suas categorias, não é? Então, eu queria ver a relação entre o discurso oficial do governo – que usou a construção de infraestrutura como uma forma de mostrar o progresso do país – e a resposta da literatura a essa tendência de ligar a construção de infraestrutura com ideias de progresso, coerência e identidade nacionais. Eu encontrei muitos textos que são sátiras, ou que questionam essa versão do progresso. É esse o progresso que queremos? Quais são os problemas desse tipo de infraestrutura, se pensarmos no desmatamento, na violência, nos trabalhadores que morreram durante o processo de construção dessa infraestrutura? Como podemos reorientar nossa perspectiva de identidade nacional? Quais desses projetos beneficiam a nós? E quem somos nós? E qual grupo beneficiam? Eu gostei de estudar infraestrutura, porque ela beneficia muitas pessoas. Não é uma coisa negativa. E acho que abri espaço para uma leitura um pouco mais complexa. Isso porque queremos ruas, queremos eletricidade, queremos água potável, encanada. Mas também há formas em que o governo usa a megainfraestrutura não para beneficiar o povo, não para o bem comum, mas para outros motivos, outros discursos, para criar uma visão internacional de um Brasil poderoso, de um Brasil grande.

Foi assim que eu entrei no projeto da tese, que se transformou num livro. E, mais tarde comecei a pensar na literatura urbana e fiquei mais fascinada com geografia cultural e com questões do urbanismo e de como podemos transformar os espaços onde moramos; de quais são as políticas relacionadas a áreas residenciais; de quem controla onde as pessoas moram; de onde moram... São questões que me fascinam.

Então a literatura que você estudou na sua pesquisa de doutorado trazia as contradições desses superinvestimentos dos governos em infraestrutura? É isso que você foi percebendo?

Com certeza. Tem uma peça de teatro de Dias Gomes chamada *O túnel*. Ele escreveu em plena ditadura militar, e ela foi censurada. Nessa peça, o governo simplesmente muda a direção do trânsito em um túnel sem avisar para ninguém. Então os carros entram ali pelos dois lados. O autor usa, assim, a metáfora de automóveis vindo da esquerda e da direita e criando um engarrafamento imenso que já durou quatro anos. Acho que ele escreveu em 1968, portanto essa situação caótica dura desde o início da ditadura militar. Nessa peça, Dias Gomes faz uma crítica do discurso do governo sobre essas obras. Porque há uma voz, no alto-falante, que é do governo, que fala do projeto e diz que tudo está ocorrendo bem, e que ninguém morreu no túnel, que as pessoas que reclamam veem fantasmas e têm problemas psicológicos etc. É um governo que está tentando mudar a versão da realidade. Como esse, existem outros textos críticos. Mas também há textos que corroboram o discurso oficial. O governo militar, por exemplo, fez um concurso de melhor poema sobre a rodovia Transamazônica. Eles criaram uma antologia de poemas elogiando essa rodovia, porque o próprio governo reconhece o valor da cultura, da arte, para fazer com que as pessoas gostem de um projeto. Eu achei fascinante. E também tem sambas e músicas, porque o governo contratou cantores para criar músicas pró-governo, pró-projeto. É um pouco isso.

A relação entre infraestrutura e ficção poderia ser percebida também em outras nações lusófonas, não é mesmo? Por que você escolheu focalizar o Brasil?

Boa pergunta. Eu pensei também em fazer uma dissertação comparada, porque tem exemplos bons de Angola, de Moçambique e de Portugal. Mas quando você escreve uma tese, ou um livro, você está contando uma história. E ao escolher apenas o Brasil, eu consegui contar uma história mais convincente, porque no Brasil tem mais casos de megainfraestrutura. É uma tendência que permaneceu, apesar de todas as mudanças de governo ao longo do

século XX. Em parte, por um lado, por causa da natureza do país: existe, de fato, uma cachoeira que possibilitou a construção de Itaipu, e há tanta água que aumenta a possibilidade de criar novas usinas hidrelétricas. Por isso, existem muitas usinas desse tipo. E, por outro lado, há o desafio constante de tentar ligar as várias regiões do Brasil através de alguma identidade, não é? Isso começa no período pré-Independência. A ideia de ter um imperador foi uma forma de criar uma coerência entre lugares muito dispersos, com pouca comunicação. Mais tarde, a presença de ruas unindo essas regiões criou não apenas ligações literais, mas também uma sensação metafórica de um Brasil mais conexo. A transferência da capital para Brasília, por exemplo, também teve essa meta de ligar regiões dispersas ao interior do país.

O projeto de afirmação de uma identidade nacional é antigo, não é? Vem do romantismo a questão da valorização da língua portuguesa, da delimitação das nossas fronteiras...

Com certeza. E [a questão de] como ligar um espaço enorme. A infraestrutura, muitas vezes, era uma tática material, para fazer as ligações, que também tinha uma proposta mais metafórica ou mais abstrata de criar uma sensação de coesão nacional.

Sua pesquisa é muito interdisciplinar, pois tem relação com a história, a sociologia, a geografia etc. Quais são os autores e obras, produzidos no Brasil, dentro ou não do campo da crítica literária, que influenciam seu trabalho?

A Teresa Caldeira é uma pessoa que me influenciou muito, que vem da antropologia, assim como o James Holston. Também a Raquel Rolnik, que é ativista e trabalha com a importância do direito à moradia. Existem, com certeza, muitos teóricos, ativistas, e pensadores brasileiros de outros campos, não apenas da crítica literária, que influenciam meu trabalho. Tem tantas pessoas fazendo trabalhos fantásticos, não é? Inclusive na literatura – a Regina Dalcastagnè é uma crítica que admiro muito, a Leila Lehnen, o Karl Erik Schøllhammer. Em termos de como fazer um trabalho interessante, sempre temos que continuar a fazer uma leitura cuidadosa do texto, não é? Não podemos abandonar, em minha opinião, essa parte da crítica literária. Mas eu acho que podemos incluir outros campos para enriquecer essa leitura cuidadosa, para vê-la de várias lentes, para pensar historicamente, para pensar geograficamente. Uma tática que uso é de sempre utilizar o texto como a prova do meu argumento, e não abandonar o texto em si.

Gostaríamos também de saber mais sobre a noção de obra pública que você aborda no seu livro. Como você pensa esse conceito? Existem enormes problemas relacionados às contradições da ideia de público e privado no país, não é? Como você percebe o que é uma obra pública no Brasil?

Muito bom. O adjetivo “pública” tem dois significados. Um deles é que é para o bem comum. O outro se relaciona ao investimento público necessário para a criação de obras tão caras, como os tubos subterrâneos para circulação de água e de esgoto. Existe a ideia de que temos de ter um investimento do governo para construir algo desse tamanho. E há teorias filosóficas do século XVIII sobre isso, sobre a necessidade de envolver o governo para criar esses projetos que custam muito dinheiro e não rendem dinheiro, porque ninguém ganha nada com isso. Assim, por um lado, podemos pensar a palavra “pública” sendo relacionada com o bem comum e, por outro lado, sendo de pertença do governo e não de uma empresa privada. Mas muitas vezes o que chamamos de obras públicas são, de fato, obras privadas, porque no Brasil, desde os anos 1980, houve muita privatização da eletricidade, da água, das rodovias, de muita infraestrutura. Então, temos um conflito, que é fascinante para o crítico, entre o desejo de ter certos serviços disponíveis para todos os cidadãos – de um bairro, um estado, uma região, uma nação – e a lógica de uma sociedade capitalista, em que uma construção deve render dinheiro para alguém, porque a obra pública vai contra esse desejo quando é de fato pública e não privada, já que ninguém ganha com isso. Nesse sentido, precisamos de muito regulamento de empresas privadas que têm obras de infraestrutura pública, senão elas podem aproveitar da situação e não fornecer os serviços necessários para os cidadãos.

Essa discussão sobre a questão da privatização está muito em voga nas universidades, que enfrentam crises financeiras constantes. A USP, por exemplo, sempre foi muito rica, se comparada a outras universidades. Então o debate sobre a privatização surge muito no meio acadêmico, e a posição dos estudantes e dos professores, na sua maioria, é de defesa da universidade pública. O que você acha das universidades públicas brasileiras em relação às universidades americanas?

Bom, nesse sentido o Brasil é muito mais progressista que os Estados Unidos, porque eu acho que uma das coisas mais fantásticas do Brasil é a possibilidade de se ter uma boa educação na universidade sem pagar, o

que quase não existe nos Estados Unidos. Isso só ocorre com uma bolsa especial, o que não é algo previamente determinado. E obviamente há um debate enorme aqui [nos Estados Unidos], porque a educação fica cada vez mais cara. Estamos vivendo muitos aumentos. Não quero dizer que a cada ano os preços aumentam, mas estamos quase por aí, e os alunos se formam com muitas dívidas. Então, eu elogio o sistema brasileiro. Eu sei que se tem que lutar para manter esse sistema de uma educação gratuita, e reconheço que não é um sistema perfeito, que há problemas. No entanto, em comparação com os Estados Unidos, eu acho que é um sistema muito pró-aluno. Obviamente, tem o mesmo desafio de muitos países da América Latina, em que o aluno tem de decidir o que quer fazer com a vida muito jovem. Nós não temos essa pressão de dizer: eu vou ser engenheiro, ou eu vou ser médico, porque decidimos um pouco mais tarde. Mas, no momento em que colocam um preço para educação, corre-se o risco de esse preço aumentar a cada ano. Então, eu acho importante lutar no início, senão se perde o controle.

E como é a área de humanidades aqui na universidade americana? Os cursos de humanidades, voltados para formação de professores, geralmente são relegados a segundo plano nas universidades brasileiras. Isso parece estar ligado a essa tendência de as humanidades estarem, cada vez mais, perdendo espaço dentro desse mundo, desse contexto em que a gente vive.

Estamos passando pelo mesmo processo aqui. Por um lado, acho que temos de lutar pela importância de "*ideas for idea's sake*" [ideias pelo bem das ideias], porque as universidades foram criadas para pensar livremente, para pensar abstratamente, para valorizar as artes, para pensar em coisas não sempre úteis ou práticas. Então acho que temos de proteger esse papel da universidade: "*knowlegde for knowlegde's sake*" [conhecimento pelo bem do conhecimento]. Eu acho que tem uma importância sim, nem tudo é prático. E não vamos criar novos saberes sem ter essas instituições que valorizam isso. Por outro lado, eu acho que seria uma boa ideia ter um vestibular mais difícil para letras, nos Estados Unidos também. É um pouco fácil entrar no doutorado em letras aqui, muito mais do que em engenharia química, por exemplo. Então, por um lado, sim, eu acho que deve haver mais fundos, mais investimento nas humanidades, mas, por outro, eu acho que seria bom ter menos alunos, e alunos melhores, mais aplicados, mais preparados, que escrevam melhor, que queiram realmente seguir essa carreira. Porque temos nos Estados Unidos muitas pessoas com doutorado em letras, basicamente em *English* e em *literatura comparada*, e não há emprego para tantas pessoas. Acho que seria melhor reduzir um pouco o tamanho dos cursos, nacionalmente. Agora eu troquei para os Estados Unidos, não estou falando mais do Brasil. Não faz sentido produzir mais profissionais que o número de vagas do mercado. Nesse sentido, eu tenho um pensamento mais prático: vamos produzir um número de doutorandos que o mercado possa absorver, e outro pensamento mais a favor do livre pensamento, do pensamento abstrato, de que temos de proteger o "*knowlegde for knowlegde's sake*", porque isso tem uma grande importância para a sociedade.

Para voltar à literatura e ao tema desta edição da *Opiniões*, gostaríamos de saber como, na sua opinião, as dinâmicas sociais de um lugar específico influenciam a produção literária e questionam o conceito canônico de literatura. Você poderia falar um pouco mais sobre esse processo?

Se reconhecemos que o romance é o gênero mais estudado na crítica literária – e que tem uma origem burguesa, como forma de manter o *status quo* de uma burguesia europeia –, temos muito trabalho para fazer, para reinventar a crítica literária e incluir mais vozes, para que ela não seja sempre elitista. Uma opção é abandonar totalmente as letras – o que não é a minha escolha, eu prefiro continuar aqui. Mas outra opção é trabalhar a partir de sugestões dos estudos culturais, e abrir a definição de literatura para ouvir mais vozes, que é mais a minha preferência. Estou preparando uma apresentação agora para a Brazilian Studies Association (Brasa) que vai incluir *hip-hop*, *rock*, poesia e contos. Eu prefiro trabalhar com vários tipos de textos para incluir mais vozes, porque, como a Regina Dalcastagnè menciona muito – e ela estudou de forma quantitativa –, a produção literária brasileira é principalmente de brancos e de homens de classe média. Temos essas estatísticas, sabemos disso. Então, eu acho que muitas vezes é importante pensar em outros gêneros artísticos e incluir esses gêneros na literatura. Por exemplo, estou fazendo um outro projeto agora que tem a ver com a literatura de cordel no subúrbio de Brasília e em outras regiões administrativas fora do plano-piloto, vinculadas à Ceilândia. E eu acho que [incluir outros gêneros na literatura] pode enriquecer nossas leituras, porque temos uma representação de mais vozes, de mais classes sociais, de mais problemas que acontecem. Os meus trabalhos mais recentes são sobre Manaus e Brasília e estou tentando fazer um pouco disso, de incluir mais vozes, principalmente no meu trabalho sobre Brasília.

A literatura contemporânea é entendida por muitos autores – como pelo próprio Karl Erik Schøllhammer, que você citou – a partir de seu particular vínculo com a violência urbana. Na sua opinião, qual seria a relação entre o tema da infraestrutura e o da violência nas cidades? Como esses campos se articulam na literatura?

A violência sempre foi central para a literatura, porque ela captura nossa atenção e nos envolve emocionalmente. Nós somos atraídos pela luta pela sobrevivência e reconhecemos o direito à vida como um direito humano universal. Além disso, nós somos entretidos por essa literatura e sentimos prazer ao comparar nossa própria segurança com a vulnerabilidade das personagens nos livros. Por outro lado, é difícil seduzir o leitor dessa maneira quando o assunto é a falência e/ou a manutenção da infraestrutura. Todos concordamos com o fato de que as comunidades precisam de ruas funcionais, esgoto, água encanada e redes elétricas. No entanto, o autor que nos chama a atenção para as questões da infraestrutura (que nos faz ver o que em geral tendemos a ignorar) revela um aspecto mais sutil da violência urbana: a distribuição extremamente desigual dos serviços públicos. Como eu escrevi em coautoria [com Bruce Robbins e Michael Rubenstein] na introdução da edição temática especial de *Modern Fiction Studies* [Vol. 61, No. 4, 2015, p. 577] – um jornal muito respeitado aqui, muito lido – chamada *Infrastructuralism*, “com frequência, a infraestrutura tanto produz quanto revela uma versão de dupla face da cidadania, em que grande parte da população mundial tem pouco ou nenhum acesso aos bens e serviços comuns”. Então a ficção pode nos fazer atentar e se com que nos preocupemos com essa divisão.

Essa relação que você trabalha bastante entre literatura brasileira e infraestrutura também tem paralelos na literatura norte-americana? É algo que te interessa?

Sim, por exemplo, *The Road*, de Cormac McCarthy, é um livro de terror nos Estados Unidos pós-apocalípticos, em que não existem ruas, não existe nada. É um texto que mostra a importância da infraestrutura estadunidense através do desaparecimento dessa infraestrutura. E vemos como é que um lugar para de funcionar sem ruas. Nessa edição de *Modern Fiction Studies*, recebemos muitos ensaios sobre literatura estadunidense e eu vi muitos paralelos com o Brasil. Então, é muito gratificante pensar na problemática da infraestrutura e da literatura e na relação entre essas duas coisas de uma forma transnacional. Porque, por exemplo, a poluição de uma obra de megainfraestrutura vai chegar a outros países, ou existem projetos, como Itaipu, pertencentes a mais de uma nação. Assim, muitas das temáticas, das problemáticas que se veem no Brasil também se percebem em outros países, inclusive nos Estados Unidos. Algo que eu encontrei em todos os textos foi a necessidade de manter e regular a infraestrutura para o bem comum, pois há muitas pessoas que não têm acesso a ela. Há um trabalho, nessa revista, sobre pessoas que moram nos *landfills* [aterros sanitários], o que também é uma temática importante no Brasil: pessoas que são catadoras de materiais recicláveis, que vivem disso e que moram nos aterros. Temas relacionados à saúde, à pobreza e à alienação completa de algumas pessoas – do sistema capitalista ou dos benefícios da cidadania – podem ser pensados de uma forma multinacional, internacional.

E a questão da infraestrutura parece algo importante nesse momento da história do mundo, né? Discutir o lixo, os problemas ambientais...

E da urbanização também, não é? Porque temos cada vez mais pessoas morando nas cidades, e não temos estrutura nem infraestrutura para tantas pessoas. Temos crises urbanas relacionadas a isso, não é mesmo?

E com relação à atualidade, você acha que os investimentos públicos feitos para a construção de infraestrutura para a Copa do Mundo de 2014 e para as Olimpíadas de 2016 são uma continuidade desse discurso oficial – reiterado ao longo do século XX – de engrandecimento e de reafirmação de uma identidade nacional?

Com certeza, porque tem um discurso público que justifica todo esse investimento, mas também acabamos com estádios, como o de Manaus, e o de Brasília, que são elefantes brancos e já se transformaram em estacionamentos. Existe um problema constante, que se vê muito no Brasil agora, por causa dos megaeventos esportivos, que é que os governos gostam de construir coisas grandes, que chamam a atenção, em vez de gastar dinheiro mantendo canos, tubos, fios, ruas, eletricidade, coisas assim físicas que não são “sexy”. Temos um problema, pois a maioria da infraestrutura não é “sexy”, não é atraente. Os governos se interessam mais pela inauguração de um novo estádio, grande e brilhante. Então, eu acho que é um problema abandonar projetos mais úteis e necessários e construir elefantes brancos que ninguém vai usar mais ou que serão subutilizados. No Rio, mas também em outras cidades da Copa, há problemas de ampliação de rodovias em bairros, onde as pessoas estavam morando e perderam suas casas por causa dessas obras, sem serem indenizadas. A Raquel Rolnik fez um trabalho excelente sobre esse tema. Há uma falta de democracia e transparência muito problemática nesse processo. Por outro lado, muitas vezes o produto final é bom. É importante ter corredores de ônibus, pois muitas pessoas vão se beneficiar com isso. As obras não são, portanto, sempre negativas, são infraestruturas que precisamos, mas é preciso haver um sistema mais transparente e democrático para essas pessoas que perderam não apenas sua casa física, mas sua comunidade, seu bairro.

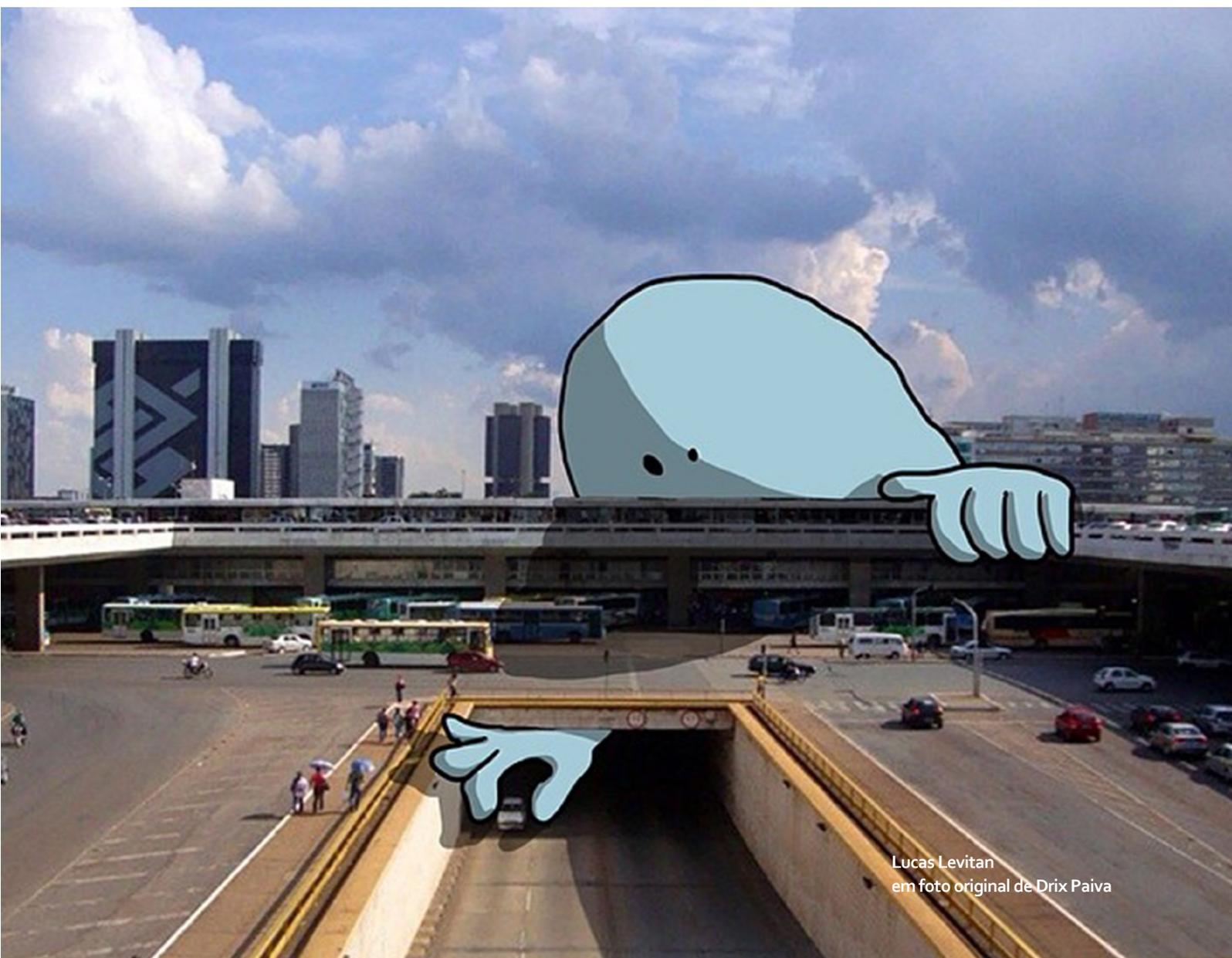
E quanto à elaboração de conteúdos, em geral satíricos (como charges, memes, poemas-piada etc.), que surgiram como reação, positiva ou negativa, aos investimentos em infraestrutura para a Copa de 2014 e para as Olimpíadas de 2016? Já existe um corpo significativo de materiais desse tipo?

Não existe um corpo significativo de romances, contos ou poemas relacionados com esses dois megaeventos, mas se definimos "literatura" mais abertamente, para incluir charges, os vídeos e narrações do Porta dos Fundos etc., podemos sim falar de um corpo de produção cultural. Esses materiais muitas vezes mostram as ansiedades e frustrações relacionadas com uma infraestrutura não igualitária, muitas vezes inacabada e/ou afetada pela corrupção.

Muitas obras também ficaram inacabadas, apesar da promessa de que a Copa traria um legado de infraestrutura, principalmente para as cidades que sediaram competições. O próprio governador de São Paulo prometeu inaugurar a ligação entre o Aeroporto Internacional de São Paulo, localizado em Guarulhos, e a malha metroviária de São Paulo, mas até hoje a obra não foi concluída...

E você pode ver que acabaram quase todos os projetos de aeroporto ou reformas de aeroportos já existentes, mas abandonaram quase todos os projetos de metrô, todos aqueles trens prometidos. Você pode ver onde colocaram o dinheiro do investimento.

Não houve satisfatória ampliação das linhas de metrô e dos ônibus porque são aqueles meios de transporte que a população local vai utilizar. Podemos lembrar as manifestações, em 2013, motivadas pelos 20 centavos de aumento dos ônibus, trens e metrô. Como essas manifestações, vinculadas num primeiro



momento à melhoria de infraestrutura, foram vistas aqui nos Estados Unidos? E não apenas elas, mas todos os movimentos que têm acontecido recentemente? Como eles chegam aqui?

Eu acho que eu vejo de uma forma, porque eu leio mídia brasileira, mas o norte-americano que não lê português e está só lendo e assistindo televisão aqui vê de outra forma, porque há uma forma midiática um tanto conservadora, nos Estados Unidos, de retratar o movimento *pró-impeachment* como se fosse um grande exemplo da possibilidade que a democracia abre. Afinal, as pessoas podem se manifestar na rua, e existe a possibilidade, no Brasil, de o cidadão ir para a rua para ter voz. Eu não assisto muito esse tipo de televisão, mas eu leio artigos sobre esse tipo de retrato do movimento *pró-impeachment* que deixa de lado o outro argumento, o das pessoas pró-governo. Mas com certeza, na mídia internacional, as manifestações de 2013 foram muito publicadas, analisadas, comentadas, e acho que criaram uma sensação da possibilidade de manifestar, de o povo emergir. Há problemas, pessoas que foram maltratadas, houve confrontos, mas eu acho que a sensação mais geral foi da possibilidade de mudança através da manifestação.

Junho de 2013 parece ter revitalizado a rua como espaço público de reivindicação. Havia ali pessoas protestando não só contra o aumento das passagens.

Era um grande guarda-chuva, mas eu também diria que nos últimos três anos o movimento feminista ganhou muita força no Brasil. Acho que podemos identificar certas questões, como o racismo, por exemplo, que nos últimos três anos tem sido debatido de uma forma mais aberta, com mais manifestações. Mas eu acho que, embora seja um grande guarda-chuva, podemos falar de progresso em certas áreas em termos do reconhecimento nacional desses problemas, como o fato de uma mulher negra receber um salário menor do que o de outros grupos. Esses fatos têm sido mais problematizados do que antes de junho de 2013, eu vejo progresso nesse sentido.

Ruas e vias públicas são locais propícios para manifestações políticas e também artísticas. Qual sua opinião sobre a arte urbana, como os grafites, as performances ou mesmo os músicos autônomos? Qual o papel dessas manifestações para a configuração dos centros urbanos?

É um tema importante para minha pesquisa atual sobre a cultura contemporânea de Brasília. Na capital, tem muitos artistas interessados em revitalizar o espaço público através de ocupações artísticas. Um exemplo é o *Beco da Cultura* ou *Mercado Sul*, em Taguatinga, que visitei em maio de 2016. Como explica o site do grupo [<http://www.mercadosul.org>]: “No dia 07 de fevereiro de 2015, nós do movimento cultural, trabalhador@s e moradores do Beco iniciamos nosso processo de retomada da cidade. A cidade que construímos, no beco onde existimos e criamos noss@s filh@s, nossas lutas, nossas artes. Reivindicamos as lojas abandonadas, ruínas ociosas que vêm ao longo de mais de 10 anos afetando a segurança e a saúde física, social, ambiental e cultural do Mercado Sul. Por acreditar que o direito de viver não deve estar submetido aos interesses da especulação imobiliária, que prefere os espaços fechados, decidimos ocupá-los e reabri-los com o propósito de recuperar mais um cantinho da cidade para a vida e convívio saudável e coletivo”. Um espaço, antes abandonado, agora se transformou em um espaço de mamulengos, mímicos, murais, capoeira, música etc. Outro exemplo é *Traços*, uma revista cultural brasiliense vendida por pessoas em situação de rua – dos R\$ 5 que você paga, R\$ 4 ficam com o vendedor; com o R\$ 1 restante, ele compra outro exemplar, fazendo girar a roda da geração de renda e da inclusão social –, que às vezes inclui fotos de grafites de Brasília com a pergunta “Conhece o autor desta arte? Conta pra gente!”. Assim, não apenas se reconhece o grafite, a pichação, como arte, mas se procura valorizar seu autor. Frequentemente, estudos de literatura contemporânea são enriquecidos em comparações com outros tipos de arte, principalmente quando o tema é o espaço urbano e as manifestações culturais que o transformam.

Você poderia, por fim, falar um pouco mais sobre o seu trabalho atual?

Estou coeditando um livro sobre a literatura urbana contemporânea do Brasil, e a minha parte é sobre Brasília. É um projeto liderado por Regina Dalcastagnè. E também estou fazendo um projeto, que eu quero que seja um livro, mas ainda não terminei, sobre a literatura contemporânea de Brasília e o papel das artes na revitalização das áreas públicas da capital. Algo que eu estava estudando ontem para fazer uma apresentação e que me fascina é a tendência na literatura e arte brasileira de brincar com as mudanças de escala. Essa aqui é uma fotografia de Lucas Levitan, um artista gaúcho, e ele coloca uma espécie de monstro, que parece ser amigável. Ele transforma o centro de Brasília através de uma mudança de escala, o carro se transforma numa coisa pequena, e assim podemos imaginar outra cidade, uma cidade não tão controlada pelo carro. E podemos imaginar como seria possível reinventar Brasília com menos carros, mas tudo através de uma brincadeira, não é? A invasão de um monstro.