

Escola de Sociologia e Políticas Públicas

**Flanando por Addis Abeba:
Renovação urbana e mobilidade na capital etíope**

Rodolfo Soares

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de
Doutor em Estudos Africanos

Orientador(a):
Doutor Manuel João Ramos
Professor associado com agregação
ISCTE-IUL

março, 2015

Escola de Sociologia e Políticas Públicas

**Flanando por Addis Abeba:
Renovação urbana e mobilidade na capital etíope**

Rodolfo Soares

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de
Doutor em Estudos Africanos

Júri:

Doutor José Manuel Viegas, Professor associado com agregação, ISCTE-IUL, Presidente

Doutor Gerard Horta, Professor associado, Universidade de Barcelona

Doutor Fernando José Nunes da Silva, Professor catedrático, Instituto Superior Técnico

Doutora Ana Isabel Afonso, Professor auxiliar, Universidade Nova de Lisboa

Doutor António Gomes Medeiros, Professor auxiliar, ISCTE-IUL

Doutor Manuel João Ramos, Professor associado com agregação, ISCTE-IUL

março, 2015

Resumo: Fundada 1886 por Menelik II, Addis Abeba, capital e principal centro urbano da República Federal da Etiópia, é uma metrópole com 3 milhões de habitantes, em grande desenvolvimento. O crescimento populacional da cidade não tem contudo sido acompanhado pelo desenvolvimento das infraestruturas ao seu dispor: habitações, ruas, passeios ou acesso a serviços e bens, toda a rede de apoio ao desenrolar da vida quotidiana estagnou, tendo em muitos casos até sofrido retrocessos face aos interesses da especulação imobiliária. Apoiadas por sistemas de mobilidade baseados no veículo motorizado, emergem novos conceitos e formas urbanas, que alteram os ritmos de vida e exigem dos habitantes da cidade uma habituação, impondo-lhe normas e regras funcionalistas, que excluem populações menos favorecidas, favorecendo uma cidade de exclusões.

Uma vez que a história do urbanismo etíope é marcada pela existência pela não existência de dicotomias na distribuição do espaço urbano, pois populações privilegiadas e populações menos privilegiadas convivem lado a lado, a disrupção deste modelo é potencialmente causadoras de problemas de ordem económica, social e até para saúde das populações.

Através de uma viagem quer pela história, quer pelas ruas e espaços públicos da cidade, com um olhar ora distanciado ora próximo, este trabalho procurará entender os problemas que se colocam à cidade suas populações.

Palavras-chave: *Addis Abeba, Urbanismo, Peões, Conflitos*

Summary: Founded in 1886 by Menelik II, Addis Ababa, the capital and main urban center of the Federal Republic of Ethiopia, is a city with 3 million inhabitants facing rapid development. However, the growth in urban population has not been accompanied by the development of the city's infrastructures: houses, streets, sidewalks or access to goods and services, the entire network that supports the unfolding of everyday life stagnated and in many cases has suffered setbacks caused by real estate speculation. With the support of mobility systems based on motor vehicles, new concepts and urban models are emerging, changing the rhythms of urban life, requiring the townspeople's habituation of functionalist rules and regulations, which exclude disadvantaged populations, thus favouring a city of exclusions.

Given that Ethiopia's urban history is marked by the absence of dichotomies in the distribution of its urban space, as both privileged and underprivileged populations live side by side, the disruption of this equitable model has the potential to create social, economical and even health related issues for the population.

Either by a journey through Addis Ababa's history, or by its streets and public spaces, whilst viewing matters both up closely and from afar, this paper will seek to understand the problems that the city and its population are facing.

Keywords: *Addis Ababa, Urbanism, Pedestrians, Conflicts*

Índice

| | | |
|---|-----|-----|
| Agradecimentos..... | 5 | |
| Glossário breve..... | 7 | |
| Parte 1 - O Olhar distanciado | | |
| Introdução | 9 | |
| Uma breve história do desenvolvimento de Addis Abeba | 11 | |
| Mergulhando na cidade | 23 | |
| Saúde em contexto urbano | 31 | |
| Risco em contexto urbano | 38 | |
| Motorização de Addis | 40 | |
| Meios de transporte e de vida: <i>Anbessa, Wuyeyet e Lada</i> | 44 | |
| O crescimento urbano | 50 | |
| Parte 2 - O Olhar aproximado | | |
| Addis | 55 | |
| Kebena | 56 | |
| Arat Kilo | 68 | |
| Bole | 80 | |
| Piazza | 86 | |
| Meskel | 95 | |
| Kazanchis | 100 | |
| Conclusão | | 109 |
| Mobilidade na cidade virtual | 112 | |
| Controlo virtual do espaço físico | 113 | |
| Controlo físico do espaço virtual | 116 | |
| A cidade como lugar de diálogo..... | 118 | |
| Sonhos e outras realidades: a experiência individual da cidade..... | 123 | |
| Bibliografia | | 129 |

Agradecimentos

ሕልም፡ተከርቶ፡ሳይተኛ፡ክይታደርም

(“*Temendo o sonho, não deixarás de sonhar*”, provérbio etíope)

Este trabalho finaliza um projecto de investigação delineado e iniciado em 2008; ao longo destes anos, tive a oportunidade de viajar, conhecer pessoas, descobrir mundos infinitos. Impõe-se, antes de mais, um agradecimento a todos aqueles que, através de diversas maneiras, me acompanharam e inspiraram ao longo deste trajecto, contribuindo também para a sua conclusão:

À Filipa pelo apoio incondicional e pela infinita compreensão, sem os quais este trabalho não teria sido possível; ao meu orientador, professor Manuel João Ramos, pela confiança depositada em mim e pela paciência para com as minhas hesitações; ao Centro de Estudos Africanos (CEA-IUL), que me proporcionou todas as condições para desenvolver a minha actividade de investigação. Um agradecimento especial à professora Clara Carvalho, directora, e à Fernanda Alvim, secretária; ao Centro Francês de Estudos Etíopes (CFEE), pelo apoio ao meu trabalho de terreno em Addis Abeba, em especial ao seu (ex-)director Eloi Ficquet; à Dr^a. Regina Ungerer, da Organização Mundial de Saúde (OMS), que me concedeu a oportunidade única de, durante 6 meses, estagiar na sede desta organização, em Genebra; à Kiddist Bartolomeus, da OMS, pelas discussões sobre segurança rodoviária durante as pausas para café de 6^a à tarde; ao Misha Kay e ao Shams Syed da OMS, pela inesgotável confiança depositada no meu trabalho; à Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT), entidade que apoiou, através da atribuição de uma bolsa de doutoramento (SFRH/BD/43648 /2008) toda a actividade de investigação.

À Ana Paula, à Sara e ao Sebastian pelo calor humano com que ajudaram a aquecer o longo e gélido inverno suíço.

،مالحا ىلا
همملل ا رالكفأل ل كل

À Etiópia, pela forma como me recebeu e pelas experiências que me proporcionou.
Amesege'nallo.

Glossário breve

Ambo: água mineral gaseificada, proveniente de nascentes situadas perto da cidade com o mesmo nome, Ambo, a 130 km de Addis Abeba.

Amesege'nallo: obrigado.

Birr: moeda corrente etíope. 1 *birr* equivale, em março de 2015, a cerca de 4 cêntimos de euro.

Bunna Bet: *Bunna* = café; *Bet* = casa; equivalente a um café. Existem também o *khat bet* ou o *tej bet*.

Derg: literalmente significa comité; é empregue para nomear o regime comunista que derrubou o Imperador Haile Selassie, regendo os destinos do país até janeiro de 1991.

Firangi: estrangeiro, palavra utilizada em diversos países árabes, africanos ou até no Iémen, Índia ou no Irão. Em Addis Abeba pronuncia-se *firangi*; noutras zonas do país pronuncia-se *firango* ou *ferenji*.

Gabi: pano tradicional muito utilizado na Etiópia; coloca-se sobre os ombros, cobrindo o tronco superior e grande parte dos membros inferiores. As mulheres utilizam também a *netela*, para cobrir a cabeça e zona dos ombros.

Gult: sistema de posse de terra, no qual os detentores dos direitos sobre esse terreno têm direito a cobrar impostos áqueles que nele vivem. Outras formas de posse de terreno são o *rist* (direito de usufruto por descendência), *samon* (terrenos dados pelo estado à Igreja Ortodoxa Etíope), *mengist* (terreno em posse do estado) e *maderia* (terrenos cujos direitos vitalícios são dados pelo estado como forma de pagamento ou recompensa).

Habessa: palavra utilizada para definir os etíopes e eritreus, *abissínios*. De forma geral, é orgulhosamente empregue para denominar pessoas, produtos e cultura locais.

Injera: crepe ácido, feito a partir de *teff*, sobre o qual se dispõem diferentes confecções culinárias, comendo-se com a mão. De forma lata, *injera* significa não apenas o crepe mas o conjunto de tudo o que nele é disposto, sendo o prato mais conhecido do país.

Khat: *catha edulis*, planta endémica do Corno de África e da Península Arábica. É um arbusto que pode alcançar os 10 metros de altura, cujas folhas verdes, quando mascadas, produzem excitação, perda de apetite e reduzem o sentimento de cansaço, sendo o seu uso local muito frequente.

Kebele: associações de moradores, sistema de gestão de habitações criado pelo *Derg* em 1975 ainda vigor. As funções do *kebele* são extensas, incluindo resolução de pequenas disputas e prestação de ajuda financeira ou alimentar. Os *kebele* organizam-se em *woredas*, zonas e estas em *kililoch*, regiões.

Kililoch: plural de *kilil*. *Kilil* significa área protegida, mas o termo é empregue como região, para designar as nove regiões linguísticas que compõem, desde 1995, a República Democrática Federal da Etiópia.

Listro: do italiano *lustro*, brilho, é a denominação dos muitos engraxadores de sapatos que, munidos de uma tosca caixa de madeira, panos e escovas, se encontram pelas ruas de Addis Abeba.

Macchiato: café expresso pingado com leite (ou espuma de leite), muito popular na Etiópia.

Masinko: instrumento de uma corda e arco, utilizado pelo *asmari*, bardo, para acompanhar as suas canções.

Ouzo: bebida alcóolica, transparente e incolor, de origem grega, feita a partir do anis. De produção local e muitas vezes caseira, tem uma graduação alcóolica de cerca de 40° e é localmente conhecida por *araqe*.

Seulam: cumprimento informal, equivalente a “Olá” ou “Bom-dia”.

Souk: pequeno quiosque ou loja, normalmente construído a partir de pedaços de madeira ou chapas de zinco, vendendo de tudo um pouco e com horários de funcionamento muito flexíveis. *Souk bederet* refere-se a vendedores ou lojas ambulantes.

Spriss jus: sumo de frutas ou vegetais sobrepostos em coloridas e densas camadas que não se misturam, criando um produto final bastante exuberante.

Teff: cereal muito comum na Etiópia, de fácil cultivo e bastante nutritivo, assemelhando-se à quinoa. É a partir da farinha de *teff* que se cozinha a *injera*.

Tej: vinho de mel, doce, bebido para acompanhar a refeição, contrastando com a acidez dominante da culinária etíope. É habitualmente servido num *berete*, garrafa cuja parte de baixo é arredondada.

Weyala: membro da tripulação dos *wuyeyet*, minibus, responsável por anunciar o destino do veículo aos transeuntes, cobrar entradas e organizar a disposição dos passageiros.

Wuyeyet: minibus, táxis partilhados, normalmente Toyota Hyace azuis, que constituem um dos principais meios de transporte na cidade.

Introdução

O corpo de texto que preencherá as seguintes páginas resulta de um trabalho de investigação de quatro anos inicialmente pensado para estudar o impacto da massificação da utilização do veículo automóvel (motociclos, automóveis, camiões, autocarros) no tecido urbano de Addis Abeba, a capital da República Federal da Etiópia. Propus-me assim analisar como o processo de motorização da sociedade etíope alterou o panorama da cidade em termos de infraestruturas físicas, bem como as relações sociais que nele se desenvolvem, abrindo-lhe novas possibilidades, novos horizontes e expectativas, mas impondo-lhe também limitações e fechando espaços. Porém, com avançar da pesquisa, novas e antigas leituras associadas a um aproximar do olhar sobre os factos da vida quotidiana de Addis Abeba, levaram-me a não centrar em demasia a investigação neste propósito inicial. Uma das razões prendia-se com a experiência já adquirida: em 2006, aquando da realização da minha tese de mestrado, sobre risco nas estradas no sul de Portugal, efectuei um trabalho de investigação centrado na perspectiva dos condutores, na forma como estes viam a estrada e outros utilizadores, como interpretavam e se comportavam dentro deste ecossistema (Soares 2006).

Trabalhando a partir do ponto de vista do condutor, desde logo me foi possível compreender a necessidade de olhar a estrada de outra forma, a partir do ponto de vista do peão, o seu utilizador mais vulnerável, mas também o mais antigo e imutável, dado que a sua presença é uma constante, alterando-se sim os meios e infraestruturas que o rodeiam.

Centrar a investigação no veículo automóvel, colocar sobre este todo o ónus da problemática relação entre mobilidade e desenvolvimento urbano em pouco ajudará na compreensão da totalidade desta relação, mas oferecer-nos-á sim um cordeiro no qual expiar todos os pecados da gestão urbana. Hoje em dia este papel é desempenhado pelo veículo automóvel ligeiro particular, resultado de uma conjuntura fortemente influenciada pela ecologia, pela redenção de todos os pecados ligados ao cimento e à mecanização da sociedade, pela busca de um retorno a uma sociedade verde, qual Jardim do Éden, visão que procura legitimar e hegemonizar uma cidade mais amiga do peão, mais verde, livre de veículos particulares, com uma forte predominância de transportes colectivos; enfim, uma cidade que fuja ao cliché de cidade pós-apocalíptica, muito presente no imaginário da ficção científica (Miller 2001; Ramos 2010; Ramos 2011; Wollen and Kerr 2004).

Porém, se hoje em dia o carneiro que sacrificamos para expiar os pecados da gestão urbana toma a forma de veículo de transportes ligeiro particular, convém, numa perspectiva holística, esclarecer que esse papel é transitório e não permanente, ou seja, e resulta de um competição entre veículos e ideias sobre mobilidade inseridos numa conjuntura específica do nosso tempo histórico. Se é impossível negar que o veículo automóvel (qualquer um deles) é iminentemente perigoso (Davis 1993), estando o perigo presente

mesmo com o veículo parado, é imperioso perceber que o veículo automóvel se insere num universo cognitivo e conceptual mais alargado, sistema esse que tem, nos últimos séculos, privilegiado e reforçado a importância da velocidade em detrimento de outros conceitos de mobilidade (Le Breton 2006; Lutz 2010; Seiler 2008; Urry 2007). Não deixa de ser curioso notar que os primeiros abrigos e ilhas centrais para peões surgiram nos *Grand Boulevards* de Paris, ainda no século XVIII, antes do aparecimento e massificação da utilização do veículo automóvel, para que os peões se pudessem proteger dos cavalos e das carruagens por estes puxadas (Passalacqua 2010: 34).

O veículo automóvel, tal como os cavalos, as carruagens, o comboio ou o metro, insere-se num intrincado sistema competitivo, o qual, de acordo com tendências ou necessidades específicas e temporalmente localizadas, vai privilegiando um ou outro meio de transporte de acordo com a avaliação de critérios e parâmetros sobre a sua performance (Passalacqua 2010: 65).

Na sociedade contemporânea a velocidade aparece como o principal parâmetro para analisar a mobilidade e decidir quais os meios mais adequados: a mobilidade é assim entendida como uma urgência em chegar a algum lado, de forma rápida, não como uma viagem ou como uma aprendizagem. Esta última ficou remetida para uma profissão de fé, como pagar uma promessa (ida a Fátima, p.e.) ou um desafio pessoal.

O acumular de novas leituras, bem como as experiências vividas em Addis levaram-me por outro caminho: estudar o funcionamento e a dinâmica do sistema de mobilidade enquanto ferramenta utilizada na elaboração de políticas urbanas, distanciando-me de avaliações valorativas ou dicotómicas em relação aos agentes envolvidos neste processo. Toma-se como ponto de partida a premissa que o espaço físico (a cidade, a rua, a estrada) deve priorizar um paradigma de mobilidade que privilegie o ser humano, o seu bem estar e necessidades, sendo todos os outros meios e infraestruturas que participam nessa mobilidade vistos como ferramentas, utensílios destinados a auxiliar o ser humano, recusando-se porém qualquer extremismo ou ideia pré-concebida que diabolize o veículo automóvel (Abeje 2012; Methorst et al. 2010).

Para tal, tentei adoptar um ponto de vista próximo daquele que é o principal actor do palco urbano, o seu cidadão, o seu peão, que vive e age na e sobre a cidade, apropriando-se dos seus espaços, dos seus tempos e ritmos. É sobre estes actores que os modelos de urbanismo pensados em gabinetes fechados e importados de países estrangeiros irão actuar, comprimindo e alterando os seus hábitos diários e estruturas sociais, impondo-lhe normas e regras às quais tem, obrigatoriamente, de se adaptar (Bloch 1998; Epstein 1995; Jeannerod 2006). A violência destas regras nega dolorosamente as apropriações e usos do espaço enraizados nos hábitos dos seus utilizadores, negando assim a natureza humana, ou seja a sua mente. A natureza humana reside precisamente na sua capacidade de

enquanto bricoleur (Lévi-Strauss 2002: 28) construir o seu caminho de forma selvagem, não por oposição a um qualquer pensamento científico, mas sim porque livre e resistindo à colonização de qualquer tipo de regra ou norma imposta do exterior.

Este trabalho irá assim, estudar a história da cidade (1º capítulo) de forma a estabelecer o processo através do qual a cidade se formou, cresceu, desenvolveu e chegou à sua forma actual. Baseada em pesquisa bibliográfica, este enclausurado capítulo abrirá as portas para o trabalho de campo, a etnografia (2º capítulo), reminiscências do caderno verde que me acompanhou pelas ruas e espaços da cidade, na fronteira entre a realidade absoluta e a realidade onírica, entrevedo-se nas experiências quotidianas dos habitantes de Addis uma desconstrução das intervenções urbanas aplicadas na cidade, que aparentam, em muitos aspectos, negar a própria cidade. O 3º e último capítulo, em jeito de conclusão, abordará a multi-dimensionalidade dos problemas que afectam Addis, nomeadamente a não compreensão de diferentes realidades culturais por parte dos planeadores urbanos, que impõem sobre e contra os habitantes da cidade formas e modelos urbanos que lhes são completamente estranhos (Clastres 1979; Delgado 2007; Lang 2005).

Os capítulos desta tese acabaram por se contaminar mutuamente, existindo pontos de comum, linhas e comunicações possíveis de detectar ao longo da sua leitura, como se a cidade tivesse escrito uma tese dentro da própria tese, relembrando o investigador da impossibilidade de categorizar e dividir de forma estanque a acção humana. A cidade, como se de um mar dourado¹ pelo sol se tratasse, age sobre quem nela mergulha o seu olhar, corpo e espírito, procurando os grandes peixes que nadam nas profundezas das suas águas². Este mar urbano entranha-se nos hábitos e emoções, o seu sal esse, permanece na pele seca, turvando o distanciamento do olhar, impedindo a postura estritamente científica, contaminado-a, como o ying no yang, com a memória da humanidade da cidade, com a lembrança da *“l'écume dorée, tremblante et fragile de nos jours qui s'enfuient et nous coulent entre les doigts”*³.

Uma breve história do desenvolvimento de Addis Abeba

Historicamente, a partilha do espaço urbano processa-se de forma desigual (Kazepov 2005; Freund 2007), baseada em compromissos assentes na escolha de um critério de apreciação da mobilidade. Culpar o veículo automóvel por essa desigualdade seria aderir a um *“certain angélisme dans la manière d'aborder les questions liées au espace public, dont la pureté originelle aurait été souillée par le monstre automobile au cours du XXe*

¹ Agradeço ao Professor Manuel Delgado, da Universidade de Barcelona, as analogias entre cidade e água, líquidos, pela inspiração que motivaram em grande parte deste trabalho.

² *“Ideas are like fish. If you want to catch little fish, you can stay in the shallow water. But if you want to catch the big fish, you've got to go deeper. Down deep, the fish are more powerful and more pure. They're huge and abstract. And they're very beautiful.”* (Lynch 2007: 1).

³ Citação atribuída ao escritor francês Boris Vian.

siècle” (Guigeno 2010: 10). O problema centra-se então não no automóvel mas no sistema de mobilidade do qual se constitui como ferramenta essencial e que rigidificou, por via da submissão e aceitação da sociedade contemporânea do imperativo da velocidade, o centro de grande parte das cidades europeias, colocando de parte possibilidades informais exploradas noutros continentes (Guigeno 2010: 12). O estudo dos sistemas de mobilidade, valor fundador da sociedade industrial ocidental, é fundamental para compreender o facto urbano contemporâneo a nível global (Passalacqua 2010: 35), na medida em que são espaços públicos, onde nos tornamos acessíveis à presença do outro (Goffman 1993: 15-16). É no ambiente urbano, onde as interacções se multiplicam e os papéis dos actores se reformulam (Goffman 1993; Ingold 2011; Jovchelovitch 2003) continuamente criam um espaço de grande fluidez, que melhor poderemos estudar o sistema de mobilidade, indo mais além do estudo das suas infraestruturas, estudando a forma como o ser humano percebe e age no e sobre o espaço que esse sistema ocupa. Poderemos assim compreender os conflitos e as estratégias utilizados por cada modo de transporte, avaliando a sua legitimidade (ou não) para ocupar o espaço público (Passalacqua 2010: 38-40).

Tal como a escolha do tema, também a escolha do local onde decorreria a investigação desde cedo ganhou contornos, cabendo grande parte da responsabilidade nesta escolha a um desafio lançado pelo Professor Manuel João Ramos, orientador da presente tese, conhecedor de Addis, seus problemas e desafios, que lançou o repto de procurar investigar o fenómeno de motorização na cidade, processo que dada a história da mesma, toma características muito peculiares.

Na realidade, Addis Abeba apresenta condições e características que a tornam num local perfeito para este tipo de trabalho: uma cidade a meio caminho entre o bairro de lata e a metrópole contemporânea, com uma enorme densidade e diversidade em termos de volumetria urbana, uma exagerada concentração quer de pessoas quer de veículos e aquilo que, à primeira vista, se nos afigura como um ritmo de vida urbano caótico e desordenado.

O guia *Lonely Planet* (2009) descreve Addis como sendo uma “*injera*”, o mais conhecido produto da culinária etíope, que consiste num crepe ligeiramente ácido, sobre o qual são dispostos diversos preparados, os quais são depois degustados com a ajuda do próprio crepe, que se come com as mãos, sem auxílio de talheres. Este processo leva a que os preparados dispostos sobre o crepe se misturem, se fundam, criando novos sabores a cada porção que tomamos. Esta pertinente metáfora acompanhou-me ao longo de todo o trabalho, na medida em que se adequa perfeitamente à cidade e ao seu quotidiano.



Foto: Injera

Situada no centro da Etiópia, a uma altitude de aproximadamente 2500m, Addis Abeba (em amárico አዲስ አበባ, “nova flor”), é a capital do país, assim como seu principal centro administrativo e comercial. Com uma população estimada em 2013 de 3.104.000 habitantes⁴, espalhadas por uma área de 530km² totalmente urbanizados⁵, ou seja, uma densidade humana de 5.856 habitantes por km² quadrado, uma das mais elevadas do continente Africano, Addis (como é tratada localmente), é o principal pólo urbano do país, uma cidade fascinante, em constante crescimento, onde a transformação do tecido urbano, aliada aos efeitos da globalização começam a gerar um fosso entre os ricos e os muito pobres, vislumbrando-se no horizonte a emergência de uma cidade semelhante, no respeitante ao fosso entre pobres e ricos, ao Brasil pré-Lula (UNHABITAT 2012)⁶.

Porém Addis é ainda uma cidade de misturas, heterogénea, onde não existem diferenças de maior entre as diferentes áreas da cidade. Não podemos afirmar que existe uma zona “rica” ou uma zona “pobre”, toda a cidade é feita de pequenas centralidades onde ricos e pobres se misturam, onde prédios bastante modernos coexistem lado a lado com barracas

⁴ Dados da Agência Central de Estatística etíope, <http://www.csa.gov.et> [consult. 2014-09-10 19:33:10]. Disponível na Internet: <http://www.csa.gov.et>] Central Statistical Agency, Acessível em <http://www.csa.gov.et>

⁵ Acessível através da ligação: http://www.uitp.org/knowledge/pdf/Report_on_statistical_indicators_of_publictransportperformanceinS-SA.pdf

⁶ E tal como no Brasil em desenvolvimento, o desenvolvimento urbano está ligado a elevadas taxas de sinistralidade rodoviária (Vasconcellos 1999; Salvarani et al 2007).

feitas de zinco e madeira, sem esgotos ou electricidade. Assistimos assim a uma cidade com ordenamento urbanístico completamente diferente de tudo o que conhecemos, onde a paisagem urbana nos parece desalinhada, desconexa e densa.

Esta complexa estrutura urbana, bem como a sua policentralidade, resultam do processo histórico que levou à constituição e consolidação da cidade (Giorgis 2008: 23). Addis Abeba foi fundada em 1886 pelo Rei Menelik que acampou em 1881, juntamente com a sua corte, no Monte Entoto, local cuja localização e características geográficas eram considerados estratégicos do ponto de vista militar. Reza a história que, em 1886, a Princesa Taytu, com quem se havia casado em 1883, se instalou por no planalto adjacente ao Monte Entoto, onde será fundada Addis Abeba. Atraída pelas fontes termais onde, tal como grande parte da nobreza etíope, gostava de se banhar, a princesa mandou aí erigir uma pequena casa, casa essa que mais tarde Menelik ampliará, tornando-se no Palácio Imperial (actualmente a sede do Governo) (Pankhurst 1998: 43). Em 1889, por ocasião da sua consagração como Imperador Menelik II, Addis Abeba tornar-se-á capital da Etiópia. Menelik II fica para a história como um progressista, que melhorou as condições de vida das pessoas sem, no entanto, alterar a ordem social do país, não tendo visto razões para alterar as formulas e estruturas sociais e económicas já existentes: importava bens manufacturados europeus mas não o seu modo de produção ou estrutura social (Marcus 2002: 106).

A cidade começou a crescer e a cimentar a sua posição enquanto primeira grande cidade etíope: conta em 1906 com 50.000 habitantes (Van Gelder de Pineda 1995: 12) e 70.000 em 1910 (Pankhurst 190: 1998). Ainda neste ano, 1910, foram construídas diversas pontes ligando Addis Abeba ao resto do território, quer por estrada quer por caminho-de-ferro⁷. Por altura da sua morte, em 1913, Addis contava com alguns edificios em pedra, pontes e algumas (poucas) ruas pavimentadas; água canalizada, esgotos e electricidade existiam apenas no palácio imperial (Marcus 2002: 107).

Menelik II foi sucedido pela sua filha, a Imperatriz Zewditu I que ocupou o trono imperial entre 1916 e 1930, tendo porém delegado a tarefa de governar o país ao seu sucessor designado, Tafari Makonnen, que será coroado Imperador em 1930, adoptando o nome de Haile Selassie.

Haile Selassie dará continuidade às políticas de modernização do país iniciadas por Menelik II, nomeadamente através da melhoria da sua imagem exterior, com diversas visitas de Estado e intervenções junto da Liga das Nações, de modo a afirmar a Etiópia enquanto país livre do continente africano.

⁷ A construção de estradas na Etiópia foi iniciada pelo Imperador Tewodoros II (1855-1868), devido à necessidade de fazer deslocar rapidamente tropas e pesados canhões. Ajudado por estrangeiros, conseguiu ligar a sua capital Debre Tabros a Gondar, Gojam e Gafat. Porém, a construção de estradas modernas no país é coincidente com o aparecimento de Addis Abeba. (Pankhurst 1968: 284-289).

No respeitante a Addis Abeba, este foi um período crucial para a sua afirmação definitiva enquanto grande capital: devido à escassez de recursos e matérias-primas para continuar a expansão da cidade, o Imperador ponderou alterar a capital para Bahir Dar, no norte do país, junto ao Lago Tana. Um factor importante ajudou a atenuar esta falta de matérias primas, pois a introdução de uma árvore de rápido crescimento vinda da Austrália, o eucalipto, que hoje cobre quase por completo o Monte Entoto⁸, contribuiu para a manutenção da corte em Addis (Pankhurst 1998: 196).



Foto: Mulheres etíopes transportando madeira em Entoto.

Foi no entanto a pressão exercida por parte de investidores e diplomatas estrangeiros que mais contribuiu para esta decisão. As delegações estrangeiras, agora presentes em grande número na capital etíope devido à política de abertura ao mundo exterior conduzida por Haile Selassie, tinham investido de forma considerável na construção de edifícios e infraestruturas permanentes, tais como as embaixadas, o Banco da Abissínia (construído em 1906, hoje conhecido por Banco Nacional da Etiópia, cujas acções foram vendidas por várias capitais internacionais) ou o caminho de ferro (um dos primeiros projectos financiados pelo Banco da Abissínia) (Gelder de Pineda 1995: 230).

A linha de caminho-de-ferro ligando Addis Abeba ao Djibouti, porto de acesso ao Mar Vermelho, terá sido a infraestrutura cuja construção mais contribuiu para que Addis continuasse como capital da Etiópia. A linha com cerca de 800km, que hoje não leva

⁸ E cuja madeira continua a ser muito procurada e utilizada pelas classes mais pobres da população etíope, quer para construção quer para ser utilizada como combustível em fogueiras ou fogões artesanais, sendo transportada por mulheres ou burros pela estrada que liga Addis a Entoto, como é visível na foto acima.

a lado nenhum⁹, foi inaugurada em finais de 1917, sendo considerada um símbolo da influência francesa no país à época (Gelder de Pineda 1995: 562) e das lutas entre países, neste caso com a Inglaterra, pela partilha de África. A estação, situada no extremo sul da Churchill Avenue, ainda hoje considerada um ponto de referência da cidade, inscreve em si essa influência, dado que é conhecida como *Lagare*¹⁰.

De facto, a *Compagnie Impériale des Chemins de Fer Éthiopiens*, de capitais franceses, pretendia ligar Addis Abeba à então Somalilândia Francesa, o actual Djibouti, tendo iniciado as suas actividades e estudos aquando da chegada de Menelik II ao poder, falindo em 1906, ainda antes da chegada do caminho de ferro a Addis Abeba, em 1929 (Stewart 1936). A construção da linha foi extremamente atribulada, envolvendo conflitos com comunidades e nobreza local bem como com interesses estrangeiros, nomeadamente ingleses; porém, foi concluída e nesse processo foram criadas importantes (e caras) obras de engenharia, tais como estações, pontes, aquedutos ou até linhas de telégrafo.

Ultrapassadas as hesitações sobre qual seria a capital de Haile Selassie, este concentrou a maioria dos esforços para o desenvolvimento e para o progresso em Addis Abeba, pois acreditava-se que os habitantes da cidade se adaptariam mais facilmente a estas mudanças do que as populações rurais (Marcus 2002: 118-122). A modernização aqui, ao contrário do que sucedia com Menelik II, é vista como uma ocidentalização da sociedade, a importação de modelos sociais e económicos e uma maior abertura às ideias vindas do exterior (Mammo 1999: 17).

Esta tendência de abertura e importação de ideias e conceitos exteriores à realidade etíope, um país extremamente orgulhoso por ser o único país africano a nunca ter sido colonizado, apenas ocupado pelos italianos durante a Segunda Guerra Mundial, marca um verdadeiro choque cultural entre diferentes noções de vida urbana, configurando-se como uma colonização da vida e estrutura de vida dos cidadãos etíopes por concepções exteriores.

A ocupação italiana (1935-1941), que culminou na entrada das tropas comandadas pelo Marechal Pietro Badoglio em Addis Abeba a 5 de maio de 1936 (Sbacchi 1985: 65) acelerou uma série de reformas a vários níveis, entre os quais a posse da terra e a questão urbana, tendo o início do século XX marcado a afirmação definitiva dos edifícios de pedra na cidade (Pankhurst 1998: 200).

Dando o exemplo de Bahir Dar, antigo mosteiro cuja área se foi alargando, levando a actividade comercial motivada pela existência do mosteiro ao aparecimento de uma cidade na área circundante, anteriormente caracterizada pela existência de propriedade

⁹ E cuja reconstrução e reactivação tem vindo, desde 2010, a ser sucessivamente adiada, devido a problemas vários. Os últimos dados apontam para um recomeço das actividades em inícios de 2016, segundo a agência noticiosa Reuters (em linha) [consult. 2014-09-10 19:33:10]. Disponível na Internet: <http://www.reuters.com/article/2015/01/28/ethiopia-railway-idUSL6N0V74Z920150128>.

¹⁰ Tal como a zona da Piazza, símbolo marcante da ocupação italiana, ou o Merkato continuam conservaram as origens toponómicas italianas.

comunal, Seltene Seyoum oferece-nos uma amostra dos conflitos e incompatibilidades entre as ideias tradicionais de posse da terra e as noções urbanas modernas de propriedade na Etiópia (Seyoum 2000: 235). A ocupação italiana alterou a noção de propriedade e de posse da terra, criando a administração urbana que reorganizou administrativa e espacialmente a cidade, expropriando terrenos, sem qualquer reconhecimento pelos antigos direitos (Seyoum 2000: 237). Entraram na cidade comerciantes árabes, sudaneses, somalis e italianos, aumentou a prostituição. O antigo padrão urbano foi submerso sob a ordem do invasor (Seyoum 2000: 238).

Apesar de curta (cinco anos), a ocupação italiana deixou marcas permanentes: os antigos donos das terras, entretanto expropriados, ocuparam edifícios construídos pelos ocupantes. Porém, o novo governo etíope continuou o processo de urbanização iniciado pelos italianos, nacionalizando os edifícios por estes construídos, reconhecendo todas as taxas, leis e divisões de terra deixadas, bem como o não reconhecimento dos direitos tradicionais reivindicados pelos habitantes, em detrimento das novas ideias sobre a posse da terra (Seyoum 2000: 240).

O olhar dos arquitectos italianos viu nas cidades etíopes, em particular Addis Abeba, uma paisagem caótica, como uma cidade não urbana, fruto de uma civilização inferior, sobre a qual poderia desenhar os seus projectos civilizadores, como se de uma folha em branco se tratasse (Fuller 2006: 197), hierarquizando as cidades etíopes (Rifkind s/d: 14), tornando-as mais controláveis, também em termos militares, um pouco à medida das intervenções de Haussman em Paris¹¹.

Assim, utilizando alguns dos mais reconhecidos arquitectos da época¹², os italianos criaram para cada cidade da agora África Oriental Italiana (AOI) um “*Piano Regolatore*”, planos reguladores que delimitam, dividem e filtram as cidades. O olhar italiano sobre a cidade focava-se na sujidade, na desordem, nos aspectos negativos, “esquecendo” a existência de estruturas públicas e governamentais, como sistemas de água, caminho de ferro, um circuito de corridas, o edifício do Banco da Abissínia, um hotel, uma escola, um hospital, uma gráfica controlada pelo estado e uma instalação hidro-eléctrica todos existentes desde 1911, bem como um cinema, cuja existência remonta a 1898 (Fuller 2006: 1999). Para Mia Fuller, todos estes contactos entre os habitantes de Addis Abeba e as tecnologias do mercado mundial trouxeram mudanças sociais, modificações nos hábitos de vestuário, a alimentação e bebida, o que significa que a estrutura social em

¹¹ O filme de propaganda de G. Martucci, *La fondazione della nuova Addis Abeba*, de 1939, mostra os esforços empregues pelos italianos na criação de uma ordem espacial em Addis Abeba, mostrando-os como os grandes impulsionadores do progresso civilizacional no país. Pequenos excertos do filmes disponíveis em <http://www.youtube.com/watch?v=AVvV9yrTvsg>.

¹² O próprio Le Corbusier terá tentado convencer o Duce, Benito Mussolini, a implementar em Addis Abeba o seu conceito de Ville Radieuse (Gras e Paquot: 2008).

Addis Abeba era tudo menos estática (ao contrário da percepção italiana sobre a cidade) (Fuller 2006: 200).

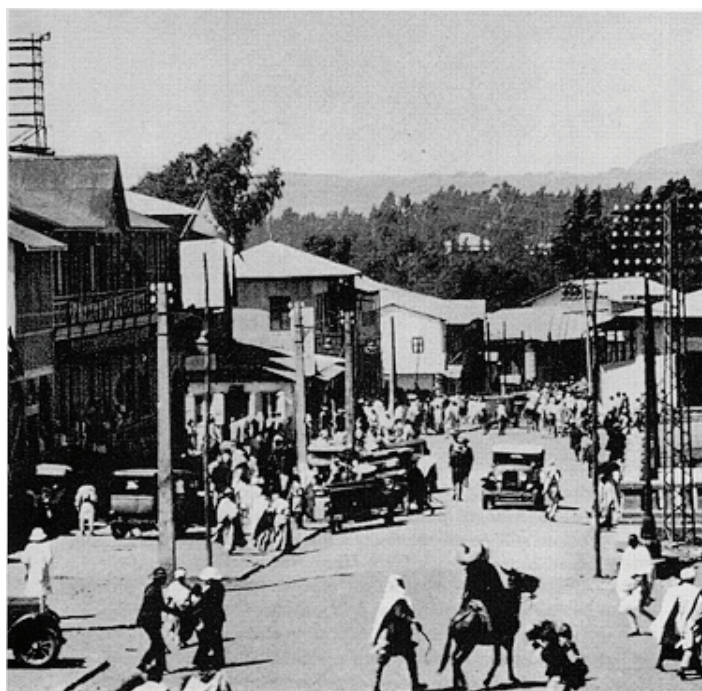


Foto: Addis Abeba em 1935, um ano antes da ocupação italiana. Foto retirada da obra *A History of Modern Ethiopia*, 1991, de Bahru Zewde.

Num trabalho desenvolvido no *kebele*¹³ de Woyisso-Qancaara, na região Oromo, Daniel Hailu reflecte sobre a forma como a educação formal contribui para a incorporação (e subordinação) das comunidades rurais nas regras do urbanismo. As populações não-urbanas são resocializadas em pontos de vista, atitudes, crenças e normas urbanas, abandonando práticas mais tradicionais, reduzindo o tamanho das famílias, o parentesco perde valor enquanto princípio de organização social, o trabalho pago ganha proeminência face à agricultura e criação do gado (Hailu 2003: 91). Quanto mais as crianças são

¹³ Os *kebele*, associações de moradores, foram formados após a nacionalização de toda a terra urbana em Julho de 1975 pelo regime do *Derg*, e são a unidade mais básica de administração urbana. A Etiópia divide-se em 9 regiões administrativas denominadas *kililoch* e duas cidades com estatuto especial, Addis Abeba e Dire Dawa. Os 9 estados federados (Afar, Amhara, Benishangul-Gumuz, Gambela, Harari, Oromia, Somali, Tigray e a Região das nações e povos do sul), formados com base em divisões étnicas, encontram-se unidos sob a forma de uma república federal parlamentar, dividem-se por sua vez em zonas e estas em *woredas* (distritos). Os distritos, por sua vez, dividem-se em *kebele*, que se tornaram nas unidades básicas de governo urbano, servindo como instrumentos de controlo sociopolítico em todas as áreas urbanas e rurais: “*Kebele officials determine eligibility for food assistance, recommend referrals to secondary health care and schools, and help provide access to state-distributed resources such as seeds, fertilizers, credit, and other essential agricultural inputs. They also run the community social courts (kebele-level courts that deal with minor claims and disputes), local prisons, and, in some places, local militia that are used to maintain law and order.*” (HRW 2010: 5).

resocializadas na cultura dominante ocidental urbana, mais se estão a tornar dependentes do trabalho e ferramentas oferecidas pelo modo de produção capitalista, perdendo tempo em educação formal, menos importante para o seu contexto social do que tarefas, valores e crenças fundamentais (Hailu 2003: 97).

Se os planeadores urbanos italianos viam a cidade como uma “não-cidade”, desprovida de ordem, de estruturas permanentes (à excepção daquelas que tinham sido construídas por europeus), viam na resocialização da sua população um objectivo principal, tendo como grande preocupação, inscrita nos quatro grandes planos reguladores que criaram durante a ocupação, a divisão espacial e temporal da cidade e seus ritmos, um pouco à medida do regime do *apartheid* na África do Sul (Freund 2007: 112).

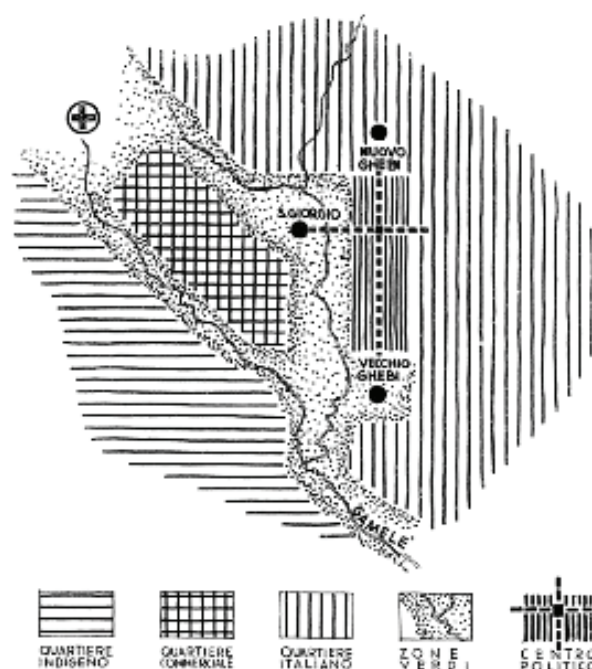


Foto: Primeiro plano italiano para Addis Abeba. Note-se uma tentativa de separação entre as zonas da cidade, estando o quarteirão indígena separado do quarteirão comercial por zonas verdes e braços de água, para melhor higienização da cidade. Os espaços verdes facilitariam a dispersão de possíveis epidemias, os fluxos de água serviriam de barreira pois era sabido que muitos etíopes morriam afogados todos os anos tentando atravessá-los a nado (Moretti s/d).

A principal preocupação dos planeadores urbanos italianos foi a divisão espacial e temporal entre italianos e etíopes, mesmo no respeitante ao trânsito. Foram criados autocarros especiais para as diferentes populações, sendo o principal motivo o de controlar a forma como os diferentes grupos de utilizadores da cidade a utilizam, os seus ritmos temporais e espaciais, gerindo-os de modo a impor uma ordem sobre o espaço (Moretti s/d).

Em suma, a presença italiana alterou radicalmente o panorama urbano etíope, inscrevendo numa cidade “não urbana”, como os próprios invasores a definiam, elementos urbanos, adicionando estranheza à paisagem física e cognitiva existente (Jacob 2003; Luck 2008), assim alterando os hábitos dos utilizadores da cidade.

Esta revolução foi continuada pelo imperador Haile Selassie após a saída dos italianos. Patrick Abercrombie, planeador da Grande Londres, foi convidado pelo imperador para desenvolver um Plano Director para Addis, tarefa que foi concluída em 1956 (Zewde 2005: 130). Este Plano foi revisto várias vezes até 1965, quando finalmente algumas partes foram implementadas, coincidindo com uma grande expansão da cidade, associada à instalação da OAU (Organização da Unidade Africana, hoje em dia União Africana, UA) em 1963. Este período marcou a ascensão da cidade de capital nacional a metrópole continental, inscrita no terreno entre Arat Kilo e Meskel Square: Hotel Ghion, Hotel Hilton, Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Africa Hall, a sede da Comissão Económica das Nações Unidas para África, bem como a construção de bairros residenciais para as classes mais altas nas redondezas dos dois aeroportos da cidade (Zewde: 2005: 132).

As duas décadas que se seguiram à ocupação italiana aceleraram a centralização do poder e a urbanização do poder dos senhorios agrários. O urbanismo na Etiópia pode ser visto como um substituto do *gult*¹⁴, sistema feudal de posse do terreno, na qual o senhor da terra ganha uma percentagem sobre a ocupação da mesma ou o que lá é produzido, percentagem essa que é distribuída por outros senhores acima de si (Mengistae 1990: 30-32).

Esta nova Etiópia, em vias de urbanização, vive numa dualidade urbano-rural, levando ao aparecimento de uma nova classe média urbana emergente, com um estilo de vida cosmopolita, totalmente estranho à população rural, como que uma elite urbana (Mengistae 1990: 30). A própria economia que sustentava este crescimento assentava nessa dualidade, pois alimentava-se da agricultura como fonte de energia externa, tendo-se nos finais da década de 60 chegado à conclusão que era insustentável alimentar as cidades através das vilas e dos campos, dado que as cidades teriam elas mesmas de se tornar mais produtivas, tanto na sua estrutura interna como nas relações com o campo, processo que levou à promoção da industrialização (Mengistae 1990: 33). Porém, o êxodo campo-cidade continuou, criando uma enorme massa de novos cidadãos urbanos, que aí procuram mais e melhores oportunidades: “*The new civil servants came from the more adventurous of village youth moving to the new towns in search of greater future and higher status than was available in the villages.*” (Mengistae 1990: 32)

¹⁴ Outras formas tradicionais de posse do terreno incluem o *rist* (direito de usufruto por descendência), *samon* (terrenos dados pelo estado à Igreja Ortodoxa Etíope), *mengist* (terreno em posse do estado) e *maderia* (terrenos cujos direitos vitalícios são dados pelo estado como forma de pagamento ou recompensa) (Tenaw, Islam e Parviainen 2007: 13).

A resocialização das populações urbanas contagiava assim as populações rurais, que aí procuram uma nova vida, engrossando a enorme massa urbana de Addis Abeba, cujas infraestruturas nunca conseguiram responder a esta chamada. Note-se que em 1958 o imperador Haile Selassie anunciou a atribuição de 200 bolsas de estudo destinadas a estudantes provenientes de colónias africanas, nomeadamente britânicas - Quênia, Tanzânia, Uganda, Sudão, Nigéria e Gana - onde existia um clima de crítica ao colonialismo europeu. Vinham estes estudantes para um país independente, vencedor da Itália e símbolo da dignidade africana. Encontraram um país muito subdesenvolvido, onde a população vivia abaixo do nível de pobreza, sem cultura ou educação, Addis Abeba não possuía infraestruturas sanitárias decentes, a liberdade de imprensa não existia. Acabaram por ser mais estes estudantes a contribuir para a emancipação e criação de uma consciência de si nos estudantes etíopes do que o contrário (Balvsik 2005: 51).

Três instituições moldaram as cidades etíopes ao longo da história: igreja, palácio e mercado. É à sua volta e a partir de si que as cidades crescem¹⁵. Aksum, cidade da região Tigray, situada a 2200 metros de altitude, com 40.000 habitantes, inscrita desde 1980 na lista de Património Mundial da UNESCO, antiga capital do Império Aksumita, estabeleceu-se no segundo quarto do último milénio antes de Cristo, assemelhando-se inicialmente a um acampamento do sul da Península Arábica. Pelos parâmetros contemporâneos seria hoje considerada uma metrópole, mas não existem provas da existência de estrutura de cidade: era um local onde monumentos, edifícios e enterros de grupos de elite e religiosos se concentravam; porém, não possuía muralhas defensiva. Aksum seria então um centro político, religioso e comercial, cujo declínio se situa nos séculos VII - VIII (Phillipson 2000: 61).

Gondar, situada na região Amhara, a norte do Lago Tana, a 2100 metros de altitude e com uma população de 300.000 habitantes, foi fundada em 1635 pelo Imperador Fasiliadas, tendo crescido, tal como Addis, em torno a centros políticos (castelo) e religiosos (as 44 igrejas), junto a uma colina, apresentando aos olhos dos viajantes estrangeiros as mesmas características que a actual capital etíope: crescimento espontâneo e não planeado, resultando num aglomerado de casas, sem ordem e sem planeamento (Zewde 2005: 122). Addis também cresceu a partir de um centro político (Palácio) e religioso (Catedral de São Jorge), de forma autónoma e sem qualquer planeamento formal, tendo crescido de forma anárquica, sem coerção. Porém a anarquia requer um grau de responsabilidade

¹⁵ “Three major institutions shaped Ethiopian towns during our period: political, economic and cultural. The institutions and roles intertwined” (Crummey 1987: 21). Há que considerar porém que, excluindo a capital móvel, a cidade etíope consistia num acampamento, num aglomerado de tendas e raras construções em pedra, tal como é notado nos relatos de Francisco Álvarez, Jerome Lobo ou Manoel de Almeida, missionários e exploradores portugueses que visitaram o país entre 1515 e 1633 (Gamst 1970: 373-392). Uma vez que todas as capitais anteriores eram móveis, o aparecimento de Addis coincide com o aparecimento do urbanismo na Etiópia.

individual, uma auto-consciência sobre os actos cometidos pelo indivíduo e que podem ser sancionados pelo grupo social ao qual pertence (Graeber 2004; Graeber 2007). É necessário que o indivíduo possua um quadro mental que lhe permita conhecer as possíveis consequências das suas acções, dado que só é possível antever consequências de um acto se conhecermos a mecânica de funcionamento desse dado acto.

Sucedo que para a população rural etíope que migrava para Addis Abeba, o mundo urbano contém diversas dimensões longe da compreensão imediata. É na verdadeira acepção do termo, um facto social total, utilizando a expressão de Marcel Mauss, semelhante a um *puzzle*, cuja compreensão apenas é possível após o encaixe de várias peças. Também o fenómeno urbano apenas é possível se analisado a partir de diversos pontos de vista, diversos prismas. Este aspecto ganha uma importância mais relevante nas áreas urbanas africanas, que não se conformam a regras ocidentais nem a tradições rurais indígenas (Jenkins 2009: 82).

Addis Abeba é assim uma cidade não-urbana, como definida pelos italianos, na medida em que sem ser uma verdadeira cidade etíope incorpora elementos tradicionais, ao mesmo tempo que, sem ser uma cidade ocidental, incorpora elementos ocidentais. Não é portanto de estranhar que tanto o olhar do estrangeiro como o olhar do etíope vindo do mundo rural encontrem estranheza nessa realidade híbrida, indefinível por comparação com outras cidades, quer dentro quer fora da Etiópia.

Para compreender Addis é necessário transcender os estudos urbanos actuais para compreender o crescimento urbano em África, adoptar um urbanismo mais alargado e aberto, que não se limite a aplicar, de forma contínua, modelos normativos importados¹⁶. É necessário ir para o terreno, compreender (Jenkins 2009: 105).

As diversas alterações efectuadas na infraestrutura de Addis Abeba alteraram os seus espaços e ritmos no sentido de um ocidentalização da cidade e sua estrutura social, cultural e económica. Neste processo de globalização, foram introduzidos aspectos e hábitos ocidentais aos quais a população local teve de se adaptar. Porém, o uso da experiência tradicional, do conhecimento indígena e das instituições locais, que deveriam ser tidos como pré-requisitos fundamentais para transformar a estrutura social africana, foram negligenciados. Em Addis, tal como um pouco por todo o continente africano, quando se tentou copiar o Ocidente copiou-se mal, dado que não se estudou comparativamente as realidades em questão (Mammo 1999: 17).

¹⁶ “City forms, their actual function and the ideas and values that people attach to them make up a single phenomenon. Therefore, the history of city form cannot be written just by tracing the diffusion of the rectangular grid pattern...[or] solely by reference to the interpersonal forces of the state and the market ... One must penetrate into the actual experience of places by their inhabitants, in the course of their daily lives.” (Lynch 1981: 36).

Se a curta ocupação italiana não teve tempo suficiente para alterar radicalmente a dinâmica da cidade, lançou os germes para essa mudança. É importante notar que todos os Planos Reguladores ou Directores de Addis foram criados por estrangeiros, baseando-se em modelos já existentes em cidades ocidentais, prática comum nos países em desenvolvimento.

Também o período do *Derg* (comité), junta militar comunista que em 1975 derrubou Haile Selassie, ficando no poder até 1991 deixou marcas importantes por toda a Etiópia e também em Addis. Durante estes dezassete anos, o espectro das nacionalizações fez estagnar a economia e a construção de novas habitações¹⁷. Apenas em meados dos anos 80, incentivando a mudança de uma economia controlada pelo estado para uma economia mista, foram construídos novos quarteirões de habitação, propriedade de cooperativas, surgiram novas áreas comerciais e hotéis. Uma nova divisão administrativa da cidade foi introduzida, com destaque para a criação dos *kebele* (Keller 1988: 197), associação de quarteirão/bairro, nível mais baixo e base deste novo esquema administrativo e que ainda hoje se mantém em funcionamento.

No entanto, foi a tentativa de controlar o crescimento desordenado e excessivo da cidade, criando divisões na cidade, quer através de largas avenidas e faixas de cintura externa, quer através de zonas verdes, tentando assim obter uma policentralidade na capital. Apesar de ter governado por dezassete anos, o *Derg* não conseguiu implementar estas políticas, sendo até menos bem sucedido neste aspecto do que o governo italiano que apenas governou cinco anos (Zewde 2005: 135). Os italianos conseguiram recriar zonas da cidade, como a Piazza, transformando um antigo centro religioso (Catedral de São Jorge) e adicionando-lhe uma função comercial e contribuindo para o nascimento daquela que é hoje uma das mais importantes e marcantes áreas comerciais da cidade, o Merkato.

Mergulhando na cidade

A visão clássica sobre o território urbano entende a desordem urbana como uma disfuncionalidade inerente à falta de qualidade urbana e de lisibilidade do espaço (Rouillet-Sureau 2007: 201), visão que no caso particular de Addis Abeba é facilitada pela forma como os espaços intersticiais, centrais e nobres das cidades estão ocupados por camadas de população mais desfavorecidas. Não é usual, numa cidade do hemisfério norte, encontrar cidades cujo centro urbano seja ocupado desta forma. Em Lisboa, Paris ou Nova Iorque, os centros urbanos e espaços nobres da cidade constituem-se como terrenos de elevada valia, ocupados por serviços, negócios ou cidadãos mais abastados. A falta de uma conhecida, de um ponto de comparação a partir do qual avaliar o centro

¹⁷ O *Derg* nacionalizou, durante o período em que ocupou o poder, 409.000 casas urbanas por toda a Etiópia (Keller 1988: 196), acção que em muito contribuiu para a degradação dos edifícios em questão, pois a falta de verbas do estado manifestou-se de forma mais imediata e premente na questão da manutenção.

de Addis Abeba, conduz a que se fale de desordem urbana, da falta de estruturação ou da inexistência de composições de unidade que permitam ligar as unidades funcionais da cidade entre si (Roullet-Sureau 2007: 200), tendo essa desordem uma conotação negativa, na medida em que é sistematicamente associada a falta de amenidade (Roullet-Sureau 2007: 202). Torna-se necessário reconhecer as continuidades e descontinuidades do tecido urbano, nas suas diferentes escalas, vendo a cidade a partir do chão, de modo a ter uma percepção sensível da mesma, obter o ponto de vista do peão, do utilizador, do habitante (Roullet-Sureau 2007: 208). É necessário conhecer a cidade, percorrê-la, interiorizar os seus espaços físicos e emocionais, mergulhar no seu quotidiano, de forma a criar no nosso imaginário essas ditas conhecenças e pontos de referência. Mais do que conhecer e estudar os espaços públicos da cidade (estradas, ruas, praças) torna-se importante estudar a vida pública que na cidade se desenrola: os peões, os vendedores de rua, os transportes públicos ou privados, motorizados ou não motorizados; todas as actividades que se desenvolvem no espectro dos espaços públicos (Gehl and Svarre 2013: 2). O estudo da vida pública, tal como proposto por Jan Gehl e Birgitte Svarre (2013), assenta numa prática sensorial: olhar. Observar e aprender, anotando até as mais simples e aparentemente desinteressantes actividades que os nossos olhos vislumbrem; comparar, tentar perceber porque razão as pessoas utilizam ou não as ruas, praças ou equipamentos urbanos, como bancos ou passadeiras. Na obra *How to Study Public Life* (2013), os autores propõem diversas técnicas para complementar esta observação: contagem de utilizadores, mapeamento e seguimento de actividades, pesquisa de vestígios deixados, fotografar, manter um diário ou ainda efectuar caminhadas teste (Gehl and Svarre 2013: 24). A aplicação destas técnicas pressupõe uma neutralidade que transforma o observador numa “mosca na parede” (Gehl and Svarre 2013: 5), invisível ao olhar daqueles que observa. O observador deve efectuar a sua tarefa de forma cartesiana, quase mecânica, recolhendo dados empíricos e crus para posterior análise.



Foto: Um dos muitos prédios modernos inacabados presentes por toda a cidade de Addis Abeba, ladeado por construções mais modestas.

Apesar das semelhanças, esta observação indirecta e neutra, não se equipara ao trabalho de observação etnográfico, trabalho eminentemente imersivo, no qual o observador deve transcender a tarefa de observação, inserindo-se e participando nas tarefas que observa. A génese deste trabalho é atribuída a Bronislaw Malinowski, que na obra de 1922, “*Os Argonautas do Pacífico Ocidental*”, pela primeira vez o teorizou. Para Malinowski, “ (...) *the field ethnographer has seriously and soberly to cover the full extent of the phenomena in each aspect of tribal culture studied, making no difference between what is commonplace, or drab, or ordinary, and what strikes him as astonishing or out-of-the-way*” (Malinowski 1922: 11). Porém, ao contrário da observação proposta por Gehl e Svarre na qual o observador funciona de forma semi mecânica, Malinowski propõe uma observação na qual o observador conscientemente abandona o seu papel inicial de observador para se tornar num dos agentes da acção que observa, de forma a, inconscientemente, melhor incorporar e compreender o ponto de vista desse agente: “*grasp the natives point of view, his relation to life, and to realize his vision of his world*” (Malinowski 1922: 25). Malinowski acreditava que esta transformação permitiria ao observador, abandonado-se a si mesmo e às suas ideias, adoptar o papel do outro, estudá-lo, as suas concepções do mundo e apresentá-las aos seus pares de forma mais informada do que o próprio sujeito estudado.

A entrevista, directa ou semi-directa, é a ferramenta preferencial para complementar a observação participante durante o trabalho de campo etnográfico, muitas vezes com o intuito de esclarecer aspectos ou ou dúvidas suscitadas pela observação. Pede-se assim ao observado que elucide o observador das razões por detrás das suas acções, que as conheça e que possua a lucidez e a clarividência para as explicar objectivamente, livre de

comprometimento. Cabe ao observador, supostamente enraizado na cultura do observado, destringir e analisar a sua voz, o seu ponto de vista.

Malinowski lembra que todo o trabalho de campo é guiado pela teoria, pela bibliografia ou educação do observador, o que, à partida, inviabiliza o trabalho de observador invisível proposto por Gehl e Svarre. Desde logo, pela existência de uma situação de desigualdade económica entre observador e observado: o estado de pobreza e carência com que vive grande parte da população etíope leva a que olhem para o estrangeiro, para o *firangi*, como uma caixa multibanco, alguém de quem conseguem extrair algumas bebidas, refeições ou tabaco, muitas vezes passando-se por “especialista em algo” ou criando histórias apenas para atrair e manter a atenção do seu interlocutor.

Na obra *“How We Think They Think”* (1998), Maurice Bloch aborda a importância da oralidade para a obtenção de conhecimento. No capítulo *“What Goes Without Saying”*, o autor coloca a ênfase no erro cometido por muitos antropólogos ao descrever as sociedades que estudam, descrevendo-as como extremamente complexas e confusas, erro agravado pelo facto de as suas descrições supostamente representarem a sociedade e a suas formas de pensar a partir do ponto de vista dos seus membros. Para Bloch, este erro deriva do facto de os trabalhos antropológicos se basearem naquilo a que chama uma “falsa teoria da cognição”: *“In fact, the basis of the problem lies in something much more damaging than is normally recognized. Anthropological accounts, I believe, work from a false theory of cognition. As a result, when they attempt to represent the way the people studied conceptualize their society, they do so in terms which do not match the way any human beings conceptualize anything fundamental and familiar in any society or culture. In imagining how the people they study conceptualize society anthropologists use the common folk view of thought current in both Western and many other societies”* (Bloch 1998: 23). Por sua vez, este “folk model”, *“which is also widely assumed in Western philosophy, is that thought is logic-sentential and language-like. We tend to imagine thinking as a kind of silent soliloquizing wherein the building blocks are words with their definitions and the process itself involves linking propositions by logical inferences in a single lineal sequence. By contrast, much recent work in cognitive science strongly suggests that everyday thought is not language-like, that it does not involve linking propositions in a single sequence in the way language represents reasoning. Rather, it relies on clumped networks of significations which require that they be organized in ways which are not lineal but multi-stranded if they are to be used at the amazing speed necessary to draw on complex stored information in everyday activity.”* (Bloch 1998: 23).

Bloch sugere que a não linearidade e a falta de semelhanças com a estrutura de funcionamento da linguagem levanta dois problemas para o trabalho antropológico: o primeiro é o facto de as pessoas estudadas não conseguirem facilmente descrever os

seus processos cognitivos através de palavras, na medida que a linguagem é um meio inapropriado para descrever a organização não-linear da cognição quotidiana (Bloch 1998: 23). O segundo advém da forma sob a qual os relatos antropológicos são produzidos: livros. Nos livros, a informação é inevitavelmente apresentada através da linguagem, pelo que facilmente reduzem os processos cognitivos dos seus objectos de estudo à lógica organizativa da linguagem (Bloch 1998: 24). Esta dupla problemática muitas vezes incomoda informantes (pelo facto de sentirem que os relatos dos antropólogos estão errados), leitores (pelo facto de suspeitarem dos relatos que lêem) e os próprios antropólogos, preocupados pelo facto de as suas etnografias não descreverem “*what it was really like. This is something which they sometimes wrongly attribute to the difficulty of rendering one text into another, while what they should be thinking about is the problem of rendering into a text something which is not a text*” (Bloch 1998 :24).

Para ultrapassar estas dificuldades, Bloch propõe que a ideia de que “*most knowledge, especially the knowledge involved in everyday practice, does not take a linear, logic-sentential form but rather is organized into highly complex and integrated networks or mental models most elements of which are connected to each other in a great variety of ways. The models form conceptual clumps which are not language-like precisely because of the simultaneous multiplicity of ways in which information is integrated in them. These mental models are, what is more, only partly linguistic; they also integrate visual imagery, other sensory cognition, the cognitive aspects of learned practices, evaluations, memories of sensations and memories of typical examples. Not only are these mental models not lineal in their internal organization but information from them can be accessed simultaneously from many afferent parts of the model through multiple parallel processing. This is what enables people to cope with information as rapidly as they, and probably other animals, do in normal, everyday situations.*” (Bloch 1998: 25).

Pedir a alguém que fale sobre como a sua cidade se tem desenvolvido, como essa mudança afecta a sua vida, como utiliza os seus espaços faz com que essa pessoa tente satisfazer a sede de saber do seu interlocutor, muitas vezes aparentando ou tentando demonstrar um saber que na realidade não possui, verbalizando, numa linguagem diferente da que emprega no seu dia a dia, actos e gestos que o próprio não entende ou consegue explicar. Aliás, quantas vezes, no nosso quotidiano, não agimos de forma que para a qual não temos uma explicação lógica, sendo que por lógica se entende um modelo linear baseado na linguagem?

Bloch aprofunda a sua reflexão sobre a própria natureza do conhecimento, em particular do conhecimento antropológico. Para o autor, conhecer algo familiar a todos num determinado contexto histórico (aquilo a que os antropólogos chamam cultura) não é senão guardar na nossa memória um determinado tipo de conhecimento, um pouco como

memorizamos o mobiliário de um escritório. Se ao mobilar um escritório, lá se colocar um cacho de bananas, a nossa capacidade para prestar atenção a aspectos fora do comum, fará com que essas bananas se destaquem de todos o resto do mobiliário do escritório (Bloch 1998: 45). Existe uma diferença, porém, entre estes dois tipos de conhecimento, um mais imediato e implícito, que nos permite reconhecer de forma imediata e sem “pensar” aspectos mais comuns do nosso dia a dia (o mobiliário); outro, que recorre a informações guardadas na nossa memória, mobilizando-a quando necessário, permitindo-nos “pensar” sobre algo fora de comum, verbalizar e raciocinar sobre esse acontecimento (as bananas). Segundo Bloch, o primeiro tipo de conhecimento, não-linear e com uma estrutura organizativa diferente da linguagem, acontece sobretudo quando estamos num ambiente familiar, é de acesso imediato, libertando espaço no nosso cérebro para se ocupar de forma linguística com o inesperado (Bloch 1998: 46).

Para a etnografia, ficam três considerações: 1) a existência de um tipo de conhecimento implícito, não falado e não transponível para palavras; 2) muitas das diferenças relatadas por informantes a etnógrafos, não passam senão das “bananas” da sua sociedade, dos aspectos que os próprios informantes consideram mais incomuns ou relevantes (até porque os aspectos mais comuns e quotidianos das suas acções estão abrangidos pela alínea anterior); 3) a problemática do processo hermenêutico, muitas vezes atribuída à escrita etnográfica, ocorre primeiramente na mente do informante, quando reflecte sobre prática e significado: *“If basic knowledge normally remains implicit and cannot be directly expressed in words because of its nonlinear organisation, then the informant who tries to answer us in language - which is necessarily linear - must proceed to a fundamental reinvention since no translation is possible. (...) anthropologists who simply reproduce informants words are not getting any closer to their knowledge than those who apparently interpret most freely”* (Bloch 1998: 45-47). Conclui-se assim que a visão segundo a qual a estrutura de funcionamento mental possui uma organização que emula a organização linear da linguagem não é senão a maneira como pensamos que pensamos, não necessariamente como pensamos.

Em Setembro de 2005, os antropólogos Jo Lee Vergunst e Tim Ingold organizaram um seminário na Universidade de Aberdeen, com um nome bastante curto e direct: *“The Walking Seminar”*. As contribuições deste seminário deram origem ao livro *“Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot”*, livro que tem alguns pontos de contacto com a reflexão de Maurice Bloch sobre cognição. Vergunst e Ingold, ainda no prefácio, reflectem sobre o caminhar no trabalho etnográfico: *“We felt that although this topic - of ways of walking - is probably one that crops up frequently in ethnographers’ fieldnotes, it rarely sees the light of day in the articles and books that they eventually write and publish. It rather seems to be pushed into the wings, by way of a separation of what is*

being purposefully done (arriving somewhere, say) from how it is done (by getting there, step by step, along a path). We wanted to find out what insights might be had through paying attention to both. So we invited participants to bring to the seminar the actual walking experiences of the people with whom they had spent time, in order to explore how life is led on the ground, along paths. They responded to the task with enthusiasm. In the papers they presented they not only described the ways that people walk through their inhabited places, but also reflected on walking as a technique of ethnographic research. For as researchers, we are inhabitants of the world like everyone else and need to find ways to get around in it as best we can. For everyone, learning how to do so is a process that has no clear beginning or end. Likewise the end - really a pause - of one walk, or one journey, usually marks the beginning of another.” (Vergunst and Ingold 2008: Preface).

Caminhar é uma forma de conhecer o mundo na qual todos os nossos sentidos são chamados a intervir, uma fonte de conhecimento táctil dado que o meio que utilizamos para caminhar, os pés, estão em contacto com o mundo físico que nos rodeia, mediados muitas vezes pela sola dos sapatos.

Porém, é uma forma de conhecimento onde tanto este aspecto táctil, não linear e não redutível à linguagem - um conhecimento corporal e imediato, implícito, nas palavras de Maurice Bloch - como o raciocínio verbal, mental e reflexivo se cruzam, tornando extremamente difícil a sua transposição para o papel. Caminhar é um acto no qual todas as faculdades do ser humano são chamadas, desde a palma dos pés que assenta no chão até aos olhos que nos permitem olhar e perceber o caminho, passando pelo olfacto ou a audição.

Não é habitual encontrar relatos etnográficos que confirmam importância a esta experiência sensorial e física, sendo porém ela essencial ao trabalho etnográfico. Se esta ausência poderá ser explicada pela dificuldade em passar para o papel a experiência de caminhar, efectuar etnografia sobre a vida pública de uma cidade passa por conhecê-la, não através dos olhos, ouvidos ou vozes de informantes, mas através de um trabalho de observação participante que coloque a ênfase no como e não no porquê: ou seja, no acto de caminhar e não nas motivações que espoletam esse acto.

Num trabalho mais recente, Tim Ingold contrapõe duas diferentes perspectivas, a perspectiva da utilização (*dwelling*) e a da construção (*building*): *“To adopt a dwelling perspective is not, of course, to deny that humans build things. But it is to call for an alternative account of building, as a process of working with materials and not just doing to them, and of bringing form into being rather than merely translating from the virtual to the actual.”* (Ingold 2011: 10). Ao caminhar, o utilizador da cidade está a trabalhar com a cidade, ele é guiado pelos seus sinais, utiliza os seus espaços, interage com outras pessoas, animais e viaturas; ao mesmo tempo que incorpora o conhecimento implícito que a cidade

lhe transmite, isto é, a capacidade de nela se movimentar como um dos seus habitantes, sem estranhar os seus ritmos e espaços. Caminhar e conhecer estabelecem assim uma relação baseada no fazer, na acção: *“Knowledge and footprints are not then opposed as mental to material. The relation between them is rather tantamount to one between bodily movement and its impression. If knowledge and footprints appear equivalent, it is because knowing is doing, doing is carrying out tasks, and carrying out tasks is remembering the way they are done.”*

O utilizador utiliza a cidade cujos espaços e equipamentos foram concebidos por arquitectos, urbanistas, decisores políticos, profissionais, conhecedores de teorias e termos técnicos, conceitos que no mundo real não são verbalizados, não coincidem com palavras nem com a linguagem. Por outro lado, ao contrário da definição estruturalista, os conceitos, tal como os utilizaremos neste trabalho, são vistos como associações mentais aproximativas, pedaços de conhecimento que nos permitem reconhecer e associar diferenças, organizarmo-nos e adaptarmo-nos a contextos específicos de forma rápida (Bloch 1998: 49). Assim, para o peão pouco interessa a linearidade inscrita no espaço por quem o concebe e ordena. A lógica racionalista do estritamente necessário, presente nas regras de utilização do espaço, é subvertida pela actividade humana, baseada num conhecimento implícito e corporal de quem o utiliza. Este é, sobretudo, um conhecimento ligado à acção, às sensações. Assim, com o decorrer do trabalho de campo, as habituais ferramentas e técnicas de recolha etnográfica revelaram-se de pouca utilidade. Como aceder àquilo que um total estranho pensa, ao seu universo cognitivo, num mundo em rápida evolução, quando muitas vezes nem a nossa própria acção e pensamento conseguimos descrever: *“Then there are methodological implications. If the anthropologist is often attempting to give an account of chunked and non-sentential knowledge in a linguistic medium (writing), and she has no alternative, she must be aware that in so doing she is not reproducing the organisation of the knowledge of the people she studies but is transmuting it into an entirely different logical form, To effect: such a transmutation is not impossible - after all we can describe things which are not linguistic, But in the attempt to evoke such knowledge we should avoid stylistic devices which turn attempts at description into quasi-theory, as was the case with structuralism and transactionalism, perhaps we should make much more use of description of the way things look, sound, feel, smell, taste and so on - drawing on the realm of bodily experience - simply for heuristic purposes, to remind readers that most of our material is taken from the world of non-explicit expert practice and does not only come from linear, linguistic thought.”* (Bloch 1998: 15).

Ao caminhar pela cidade entramos num labirinto onde se cruzam conhecimento implícito e explícito, mas também e sobretudo memórias e emoções, recolhidas nos encontros mais ou menos fortuitos e casuais com pessoas que nas ruas desenvolvem a sua actividade

quotidiana: *“It was in this labyrinthine form that the city also appeared, and appealed, to the flâneur, much celebrated both in the poetry of Charles Baudelaire and subsequently in the writings of the philosopher and critic, Walter Benjamin. A wanderer who impresses the byways of the city with his feet, the flâneur finds in its passing details an endless source of fascination. The character he performs, as Benjamin observes, is that of the detective. With his eyes and ears open and alert to any fortuitous but revealing incident, his interest in every little clue to the myriad lives around him resembles that of the small child on his way to school.”* (Vergunst and Ingold 1998: 15). A abordagem aqui proposta pretende assim estudar a vida pública de Addis Abeba através da aplicação de técnicas específicas para esse efeito (Gehl e Svarre 2013) mas também através e sobretudo de uma observação participante que ultrapasse os defeitos e vicissitudes criados pela linguagem.

Saúde em contexto urbano

No preâmbulo da sua constituição, a Organização Mundial de Saúde define saúde como *“um estado de completo bem estar físico, mental e social e não apenas a ausência de doença ou enfermidade”* (WHO 1946), definição que não sofreu qualquer alteração desde 1948. Também de 1948 data a Declaração Universal dos Direitos do Homem que consagra a saúde como parte integrante dos direitos humanos na prossecução de um padrão de vida adequado (Artigo 25º).

As alterações na cidade de Addis Abeba colocam dois tipos de problema aos seus habitantes: a) problemas decorrentes das intervenções urbanas e b) problemas colocados pelo aumento do número de veículos. Existe uma relação umbilical entre estes dois aspectos, que se alimentam mutuamente, uma cidade com múltiplos centros e funcionalista requer um sistema de mobilidade assente no veículo automóvel, moldando-se de forma a acolher e otimizar esse sistema de mobilidade, reforçando assim a sua dependência em relação ao mesmo (Addis 2003).

As recentes intervenções urbanísticas na cidade visam inserir Addis Abeba, porta de entrada e principal espelho da Etiópia aos olhos do mundo, numa modernidade global, atraente aos olhos dos investidores estrangeiros, criando uma cidade moderna, com espaços de excepção e públicos condizentes com esses espaços. Desta forma, públicos menos adequados a esses palcos de excepção são escondidos do alcance da visão, remetidos para periferias. A miséria e pobreza que existem em Addis são assim dissimuladas por detrás de um aparente desenvolvimento económico e social que a nova cidade, onde 80% das habitações são consideradas como bairros de lata (*“slums”*) (Alemayehu 2008: 38) deve transmitir.

A taxa de desemprego urbano situa-se nos 17,5%, dados de 2012 (UNDP 2012), subindo para os 23,3% na camada de população entre os 19 e 20 anos (UNDP 2012); 25% dos

agregados familiares são liderados por mulheres, 48,7% da população consegue aceder a mercados de abastecimento de produtos num círculo de menos de 5 quilómetros.

Porém, o relatório intercalar de 2012 do Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas (UNDP 2012) sobre o progresso do país relativamente aos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio (MDG), salientam os grandes progressos alcançados pelo país a diversos níveis, entre eles a diminuição das desigualdades entre pobres e ricos, sendo que o número de pessoas vivendo abaixo do limiar de pobreza diminuiu de 27,5 milhões em 2004/5 para 23 milhões em 2011/12; estes números são, segundo o relatório, prejudicados pela elevada taxa de crescimento da população, 2.6%, que é ainda mais elevada nos segmentos mas pobres da população.

Este relatório intercalar salienta ainda a importante base de crescimento providenciada pelas elevadas taxas de crescimento económico registadas em anos recentes: o Produto Interno Bruto (PIB) cresceu de US\$387 em 2010/11 para US\$513 em 2011/12. Porém este crescimento é acompanhado pelo aumento das desigualdades urbanas, que registou um máximo de 0.44 em 2004/5, tendo baixado levemente para 0.37 em 2010/11, ficando ainda o alerta para o facto de a desigualdade urbana ser ainda mais elevada, requerendo políticas e atenção públicas (UNDP 2012: 4).

Críticos afirmam que estes dados são falsificados, que os números são inflacionados de forma a agradar aos dadores que no biénio 2011/2012 depositaram no país 2,42 biliões de dólares. São também muitas as acusações de corrupção ao governo, nomeadamente favorecimentos a grupos económicos no respeitante a adjudicação de contratos, concessão de empréstimos ou incentivo a práticas monopolistas. No entanto, não existem acusações ou julgamentos de membros do governo ou qualquer político julgado por corrupção, sendo que o próprio relatório da UNDP destaca o uso eficiente dos fundos provenientes de ajudas externas e os baixos níveis de corrupção do país (UNDP 48: 2012).

O crescimento das desigualdades, elevadas taxas de desemprego urbano, um elevado número de habitações sem acesso a água ou saneamento, uma alta taxa de mortes na estrada e por atropelamento (17.6 mortes por cada 100 000 habitantes) são alguns dos mais graves problemas que têm vindo a surgir e a acompanhar o crescimento e desenvolvimento da cidade (WHO 2010; Hazen and Ehiri 2006). Contudo, nem todas as populações são afectadas de igual forma, certos grupos estão mais susceptíveis a do que outros, o que é explicado pelos determinantes sociais da saúde, definidos pela OMS como sendo as condições sociais em que as pessoas vivem e trabalham. Estes determinantes influenciam os estilos de vida, decisões como fumar, beber ou praticar exercício. Porém, a própria percepção de pertença a grupos sociais marginalizados gera sofrimento e sentimento de inferioridade e discriminação, o que contribui para a determinação dos padrões de saúde individuais: *“Há várias abordagens para o estudo dos mecanismos*

através dos quais os DSS provocam as iniquidades de saúde. A primeira delas privilegia os “aspectos físico-materiais” na produção da saúde e da doença, entendendo que as diferenças de renda influenciam a saúde pela escassez de recursos dos indivíduos e pela ausência de investimentos em infraestrutura comunitária (educação, transporte, saneamento, habitação, serviços de saúde etc.), decorrentes de processos econômicos e de decisões políticas. Outro enfoque privilegia os “fatores psicossociais”, explorando as relações entre percepções de desigualdades sociais, mecanismos psicobiológicos e situação de saúde, com base no conceito de que as percepções e as experiências de pessoas em sociedades desiguais provocam estresse e prejuízos à saúde. Os enfoques “ecossociais” e os chamados “enfoques multiníveis” buscam integrar as abordagens individuais e grupais, sociais e biológicas numa perspectiva dinâmica, histórica e ecológica (...) Nancy Krieger (2001) introduz um elemento de intervenção, ao defini-los como os fatores e mecanismos através dos quais as condições sociais afetam a saúde e que potencialmente podem ser alterados através de ações baseadas em informação. Tarlov (1996) propõe, finalmente, uma definição bastante sintética, ao entendê-los como as características sociais dentro das quais a vida transcorre.” (Pellegrini e Buss s/d).

As alterações das estruturas sociais existentes, a forma como as populações mais desfavorecidas são empurradas para fora da cidade, para longe de bens e serviços, inculcando ainda nas mesmas uma auto-percepção enquanto grupo “excluído” da sociedade, desfavorecido e com poucas oportunidades de melhorar as suas condições, o condiciona a sua abordagem à cidade, o que poderá originar um aumento de favelas e delinquência juvenil (Kebbede 2004: 55). Por outro lado, a existência de indústrias que operam na cidade sem qualquer respeito por práticas de protecção à natureza e ao meio ambiente faz aumentar, de forma significativa, o problema colocado pela poluição do ar, solo e de leitos de água sendo as populações com menos recursos as mais afectadas (Kebbede 2004: 150). Todavia, persiste uma dificuldade em conceptualizar os problemas colocados pelas alterações urbanas de Addis na definição de saúde da OMS, ou seja, algo que perturbe o “bem estar físico, mental e social” das populações da cidade. Não existe um enquadramento nosológico nem qualquer método quantitativo que permita incluir os efeitos causados pela drástica alteração da vivência urbana no quotidiano dos seus habitantes num universo médico. Estas alterações são percebidas como um problema que causa constrangimentos de ordem económica e social, mas não como um problema de saúde, acabando o enfoque por recair apenas na parte clínica ou na organização do sistema de saúde. O centro colaborador da OMS em Kobe, Japão, *Center for Health Development*, desenvolveu uma ferramenta destinada a medir a saúde urbana denominada Urban HEART (*Health Equity Assessment and Response Tool*), que funciona em 6 passos, desde a construção da equipa, a identificação de indicadores, recolha de dados, obtenção de provas

científicas e a identificação das melhores respostas às lacunas eventualmente identificadas (WHO 2010). Utilizada em mais de 40 cidades, esta é uma ferramenta bastante útil sobretudo na criação de uma consciência crítica direccionada às desigualdades no acesso à saúde em contexto urbano, na medida em que, com o carimbo de uma agência das Nações Unidas, reúne à sua volta uma série de actores na área, desde sociedade civil até às autoridades. Porém, dado que a ferramenta pode ser aplicada de forma livre por diversas sociedades, a forma como os indicadores são escolhidos e a forma como os dados são recolhidos constituem um ponto de interrogação sobre a validade dos resultados e sua eventual manipulação.

Por outro lado, estes indicadores são, na maioria dos casos, relacionados com saúde enquanto bem estar físico: desde nutrição ou ondas de calor a efeitos causados pela poluição ou por acidentes de trabalho; a forma como as mutações urbanas alteram a percepção dos utilizadores do espaço urbano, os seus hábitos e ritos de utilização, não são utilizadas, em nenhum dos casos, como indicador. Esta obliteração resulta, em grande medida, da impossibilidade de medir e calcular a experiência humana. Um dos grandes desafios colocados a Addis e aos seus habitantes reside precisamente na forma como a cidade se divide, excluindo-as, alterando as suas rotinas, quebrando as suas estruturas sociais: se grande parte do conhecimento derivado da utilização da cidade não é, como afirma Bloch, passível de tradução numa estrutura linear e oral, também não será comensurável através de números ou indicadores.

O facto de as praças e ruas deixarem de ser espaços de convívio onde crianças brincam e idosos conversam têm implicações que vão para além do que pode ser medido, quantificado, dito ou escrito. Quebram-se laços emocionais com o espaço da cidade, privilegiam-se espaços fechados (como cafés ou bares) e tecnologias virtuais para o convívio (como o telemóvel ou a internet). Aumentam as interações entre diferentes utilizadores da via pública (motorizado e não motorizado), diversificam-se as estruturas físicas, criam-se espaços e regras inauditas e desconhecidas de grande parte da população, normas às quais o comportamento humano tem de se adaptar, o que nem sempre é fácil.

Fasil Giorgis, arquitecto nascido em Addis Abeba, com mais de uma década de experiência em países com o Japão, é um dos críticos da forma como o planeamento urbano por detrás da rápida urbanização da sua cidade natal se tem vindo a desenrolar, argumentando que deveria antes tomar em conta aspectos e valores sociais autóctones, olhando para os padrões locais de urbanismo (Giorgis 2008). Para Giorgis, os arquitectos deveriam aprender algo com a cidade, com as interações que nela decorrem, com a forma como, ao longos dos séculos, as diferentes populações etíopes viveram e organizaram a sua vida, para construir infraestruturas que respeitem essas tradições. Separando planeamento urbano de arquitectura vistosa e em altura, Giorgis questiona as renovações *tabula rasa*,

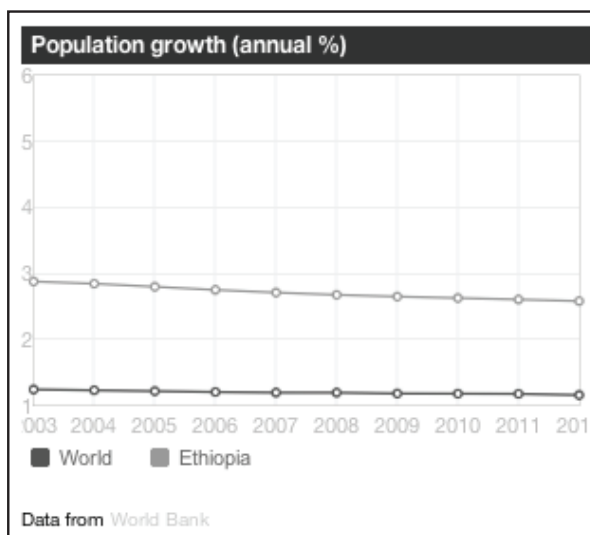
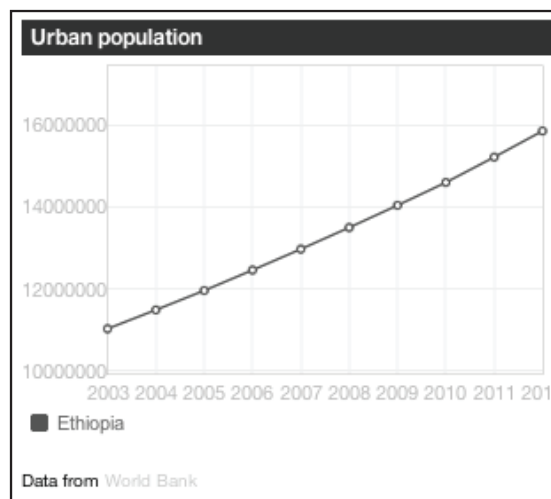
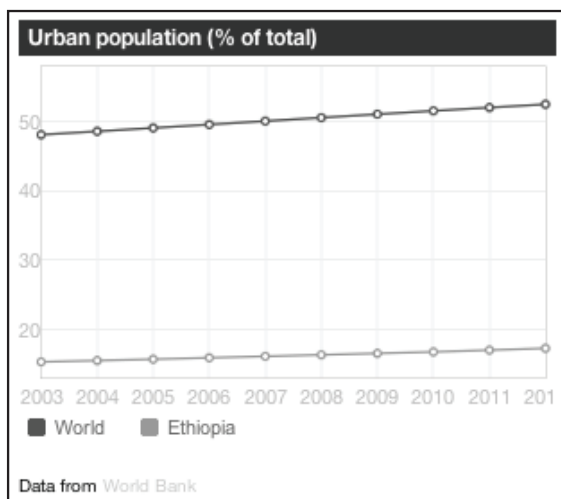
que jogam fora o bebé com a água do banho, questionando se todas as demolições terão efectivamente trazido progresso para a cidade. A antiga arquitectura marca a memória da cidade, uma herança que importa transmitir para as futuras gerações, de forma a perpetuar o carácter e a singularidade de Addis (Giorgis 2008: 33).

A memória do passado, o saber quem somos e onde estamos são traços que reforçam a segurança do ser humano e que se encontram incrustados no seu âmago: estudos entre comunidades provenientes de países de baixo rendimento que se encontram refugiadas em países de elevado rendimento demonstram a importância quer da estrutura social de apoio, quer da estabilidade das estruturas físicas nas quais a vida dessas comunidades se irá desenrolar, com efeitos na saúde psicológica, sobretudo das crianças (Fazel et al. 2012). Estudos na área do desenvolvimento de bebés e crianças de tenra idade demonstram também a importância de laços fortes na criação de segurança e bem estar mental (Luthar 2006), sendo que, mais uma vez, é o apoio de uma estrutura social e física que garante o bem estar do indivíduo e lhe garante um desenvolvimento saudável. Uma relação positiva com o ambiente físico e com a estrutura social circundante são fundamentais na diminuição de riscos, na criação de coesão social e sentimentos de pertença (Luthar 2006: 770): *“Particularly important are social organization processes in the neighborhood, which involve features such as high levels of cohesion, a sense of belonging to the community, supervision of youth by community adults, and high participation in local organizations. Such neighborhood social processes can help buffer the impact of structural characteristics of the community (e.g., poverty, violence) either by affecting parents behavior or directly benefiting children themselves* (Luthar 2006: 773). Mães com uma estrutura de apoio apresentam menos sintomas de depressão, manifestam menos sentimentos negativos sobre o papel parental e castigam menos os seus filhos; por outro lado, pais que negligenciam os seus filhos tendem a apresentar mais sentimentos de isolamento social e de solidão (Luthar 2006: 772).

Estudos laboratoriais com ratos na área da neurobiologia demonstram que a exposição a ambientes complexos resultam em alterações a nível dos sistemas neuroquímico, fisiológico, neuroanatómico e comportamental (Curtis and Nelson 2003: 467). Os autores argumentam que destes estudos, nos quais eram adicionados brinquedos e complexidade espacial a animais num ambiente controlado (laboratório), podem ser extrapoladas algumas conclusões para o ser humano: *“The mechanisms of impact of an enriched environment can be broken down into two vastly general phases: (1) Experience “gets into” the brain and results in changes in the nervous system, and (2) these resultant changes are subsequently manifested in the observed behavior of the organism. The first phase begins as soon as the rat is placed in the new environment. Immediately, its sensory systems detect the features of the environment, such as visually interesting stimuli and a*

variety of objects in varying locations available for tactile exploration. The perceptual systems act as a sort of experiential gate through which a physical representation of the environment enters the organism. The sensory systems have afferent connections to relevant brain areas, and hence at the beginning of this perceptual/sensory chain the environment interacts with the brain, with motor and sensory components acting in concert to allow navigation and exploration of the environment.

Greenough et al. (1993) have stressed that a necessary condition for the behavioral and brain effects of enrichment to be manifested in rats is direct physical interaction with the environment. Animals reared inside an enriched environment but kept in cages to prevent them from physically interacting with the environment do not show the brain or behavioral effects of their littermates that are allowed to interact physically with the enriched environment. There is also evidence that direct physical interaction with the environment may be important for human development, as exemplified by the work of Bertenthal, Campos, and Barrett (1984), suggesting that interaction with the environment produced by self-locomotion may be an important component of cognitive and emotional development in early childhood. Together, these motor and sensory processes facilitate learning. How learning-related neuronal activity is translated into changes in the structure of neurons, and the mechanisms by which environmental experience is translated into structural modifications of neuronal connections, are not yet completely understood. It appears that the general mechanism responsible for this phenomenon is gene expression, which is one of the fundamental ways that cells adjust to changes and demands placed upon them. This process involves the activation of genes in the nucleus of the cell, whereby messenger RNA (mRNA) is transcribed from the genes and codes for the proteins necessary for the formation of new synapses and dendrites. Several studies have begun to show a direct link between gene expression processes and the structural changes resulting from learning. The second general phase in the process of the impact of enrichment on the brain is in the output, or how these neuronal changes are translated into the observed changes in behavior. If neurons have more synapses, then there is more opportunity for these synapses to form or participate in networks, leading to quicker and more efficient processing. This, in turn, would manifest itself in observable behavior. The behavioral attributes that would correlate with greater levels of neuronal connectivity are most likely the hallmark characteristics of increased flexibility in problem solving seen in rats exposed to complex environments. Finally, it is important to note that the cycle of modification of an organism in an enriched environment builds upon itself in the form of a feedback loop from the second phase to the first, with subsequent change building upon change resulting from previous experiences with the environment.” (Curtis and Nelson 2003: 477).



Ao contrário do que acontece com o rato, a cognição humana inclui pensamento abstracto, capacidade para raciocinar, resolver problemas e adquirir conhecimento: “*Cognition encompasses a wide range of functions, and the relationship between the observable aspects of cognition and the brain is quite general, in that many brain regions, including cortical and subcortical areas, appear to play key roles in higher cognitive functioning. For a rat, cognitive skills can probably be circumscribed as adaptive motor, navigational, and problem-solving skills, most commonly measured by the ability of the animal to navigate successfully through a maze. In contrast to the rat, defining observable behaviors in humans that might reflect evidence of the impact of enrichment on cognition is less straightforward. Broadly speaking, a consensus view of human intelligence is that it includes abstract thinking and reasoning, problem-solving ability, and the capacity to acquire knowledge.*” (Curtis and Nelson 2003: 280). As intervenções urbanas levadas a cabo em Addis Abeba alteram as estruturas e redes sociais existentes na cidade; porém,

existem efeitos mais profundos e invisíveis: a introdução de novos elementos no espaço urbano, elementos muitas vezes físicos (rotundas, passeios, ilhas centrais) mas que requerem uma - não raras vezes lenta - adaptação cognitiva, alterando a forma como os cidadãos percebem e vivem a sua cidade, como usufruem dos seus espaços.

Risco em contexto urbano

A catalogação de actividades pedonais na categoria de risco é uma tentativa de quantificar o risco, enquadrá-lo numa lógica probabilística, de forma a melhor o domesticar (Granjó 2006: 1168): a afirmação de que é arriscado, por exemplo, atravessar a rua com o sinal vermelho para peões, acarreta a premissa de que não o devemos fazer, uma regra.

A não submissão a este funcionalismo, que encontramos inscrito no espaço urbano contemporâneo, é a principal causa das interacções conflituosas entre os vários utilizadores desse espaço (p. e., peões e automobilistas), na medida em que esta concepção urbana requer que certas leis e regras sejam cumpridas (neste caso, o Código da Estrada), algo contrário à anárquica natureza humana. A categoria risco surge como uma tentativa de aprisionar a natureza humana nessa redoma probabilística, retirando-lhe o grau de incerteza que caracteriza a sua acção.

Da mesma maneira, a desumanização, a periurbanização, a higienização das cidades inscrevem-se numa matriz de internacionalização das cidades, inserindo-as numa competição internacional com outras cidades, onde as actividades humanas devem ser controladas e ordenadas.

Grande parte da mobilidade dos peões caracteriza-se por deslocações físicas regulares efectuadas no seio da aglomeração, produzindo novos modos de territorialização, articulando tradição, aspecto extremamente importante nas redes humanas, social, familiar e religiosa (Schehl 2007: 167). Quem utiliza o espaço público cria mapas mentais que propõem uma representação desse mesmo espaço vivido e percebido (De Valois 2000; Ingold 2004; Jacob 2003; Shapiro 2011), sublinhando diferentes ambientes e presenças de grupos étnicos. O conhecimento e percepção da cidade dão lugar a uma geografia dos lugares úteis ao quotidiano, dilatando ou reduzindo-os (Schehl 2007: 168). A percepção, processo através do qual o nosso ser ganha consciência do ambiente que o rodeia através dos sentidos (Schehl 2007: 170), é um elemento em falta nos grandes planos para Addis Abeba: estes visualizam a cidade enquanto um espaço sem qualidade, onde é necessário inserir ordem (UNHABITAT 2007; Addis Ababa Millenium 2007). Essa busca por ordem assenta-se em renovações brutais que atijam lutas urbanas pois visam populações que não se sentem menos legitimadas a viver no centro, mas que se vêem progressivamente excluídas do mesmo (Lortie 2007: 232). Este fenómeno, presente em todas as grandes cidades contemporâneas, alerta-nos para uma tomada de consciência

quanto à fragilidade dos interesses culturais face aos apetites financeiros e à especulação imobiliária (Lortie 2007: 233).

As sucessivas políticas urbanas tentadas para Addis mais não tem feito do que dividir a cidade, triando as suas populações e habitantes em caixas e blocos específicos, tentando separar os diferentes grupos sociais que a habitam.

Se na década de 70 a política oficial do *World Bank* assentava em grandes projectos (como estradas ou casas), a década de 80 passou a privilegiar as melhorias da administração e descentralização (Stern 1989: 201). É nesta década que surgem os primeiros estudos sobre a informalidade, sendo que antes os estudos se centravam apenas em áreas formais (Halfari 1997: 117). Se é verdade que existem fragilidades organizacionais no sistema formal de administração (Halfari 1997: 159), não é menos verdade que a informalidade tem uma enorme importância na vida quotidiana de Addis, na medida em que os lugares de movimento, de desordem, são lugar de troca comercial, de encontro, são a base de diversos negócios de rua. (Schehl 2007: 168).

Desde 2000 assiste-se a uma descentralização da cidade africana, nascimento de novos actores, comerciantes, empreendedores, criando novas geografias urbanas (N'Guessau 1996: 108), que são incentivadas por programas como o *United Nations Sustainable Cities Programme*, que no início dos anos 90 tentou transformar cidades aparentemente insustentáveis em cidades eficientes e produtivas. Gareth Myers vê este programa como uma tentativa de criar novas geografias de governabilidade urbana (Myers 2005: 26) através de um planeamento deliberativo que inspire uma abordagem colaborativa dos cidadãos. O autor entende esta abordagem retórica como uma ferramenta do neo-liberalismo, dando a entender que os países doadores pretendem mudar algo mais do que apenas as cidade (implementar uma política multi-partidária ou de ambientalismo urbano são alguns dos exemplos) (Myers 2005: 37).

Todas estas mudanças tornaram Addis numa cidade pesada, densa, no sentido em que os ritmos de vida que nela decorrem suscitam e requerem dos nossos sentidos uma atenção permanente. Uma cidade com um desenvolvimento autóctone (Zewde 2005: 120), onde foram sendo gradualmente introduzidos elementos e modelos de gestão urbana importados do exterior, totalmente estranhos à concepção tradicional etíope do universo urbano.



Foto: O agitado Mercado de Entoto, a caminho do monte com o mesmo nome. Destaque para a partilha do espaço entre os muitos peões que se misturam com diversos tipos de veículo em plena estrada.

Motorização de Addis

Um aspecto importante a reter sobre Addis é o seu tardio processo de motorização, que se intensificou durante a década de 80, ainda sob o regime comunista, continuando após 1989, data da sua queda, a que sucedeu uma progressiva abertura ao mercado livre, abertura esta que se encontra associado a novas tentativas de recriar a cidade, de a compartimentar e dividir em unidades funcionais autónomas. O veículo automóvel aparece como uma ferramenta essencial para este novo paradigma urbano, pois permite conectar essas diferentes unidades entre si.

O veículo automóvel é uma importante ferramenta deste novo paradigma de cidade policêntrica, sendo também um objecto cuja introdução no panorama urbano altera a percepção dos utilizadores do espaço público. O veículo automóvel, cuja figura mais representativa é o veículo automóvel privado, alterou práticas e comportamentos fora da sua esfera de acção, alterando o comportamento dos peões até fora das interacções entre ambos. Constrangidos por questões de segurança criados pela presença do veículo automóvel, estes viram-se obrigados a adaptar o seu comportamento à circulação automóvel, sendo que os urbanistas ajudaram o automóvel a invadir o espaço pedonal (Schmucki 2006: 16), pois o grande paradoxo da mobilidade reside no facto de um sistema móvel necessitar de infraestruturas imóveis (Passalacqua 2010: 70). O veículo automóvel conseguiu transformar-se numa ferramenta paradigmática da mobilidade durante o século XX na medida em que adoptou, com a ajuda de urbanistas e planeadores urbanos, uma estratégia de rigidez, moldando as cidade de acordo com as suas necessidades,

alcançando uma posição omnipresente na vida dos habitantes, sobrevivendo através da sua institucionalização (Latour 2009: 7-10).

Falar de motorização na Etiópia é falar de enormes camiões com muitos anos de vida, Ladas azuis e Toyotas Corolla amarelos (ambos servindo de táxi), Toyotas Hyace também azuis (servindo de táxi partilhado), bem como jipes, SUV e alguns poucos e reluzentes Mercedes ou Lexus topo de gama, normalmente nas mãos de alguma embaixada ou organização internacional, veículos que constituem um sistema de transportes arcaico, disfuncional e que não responde às necessidades da crescente população urbana¹⁸. A forma de transporte mais comum em Addis Abeba é caminhar, estimando-se que 62% das deslocações na capital etíope se processem pelo próprio pé (UITP 2010). Este factor é estimulado pela existência de um comércio de proximidade multi-funcional, dado que praticamente todas as ruas possuem uma pequena loja ou *souk* que vende uma panóplia infindável de produtos.



Foto: Supermercado numa rua do centro de Addis Abeba.

Apesar de não ser localmente percebido como um objecto fundamental para a vivência quotidiana, o veículo automóvel individual não deixa por isso de ser uma ambição, um

¹⁸ A dinâmica deste sistema de transportes será previsivelmente alterada pela entrada em funcionamento, prevista para maio de 2015, de um sistema de metro de superfície com 34kms de linhas, projecto de US\$475m, construído por empresas chinesas.

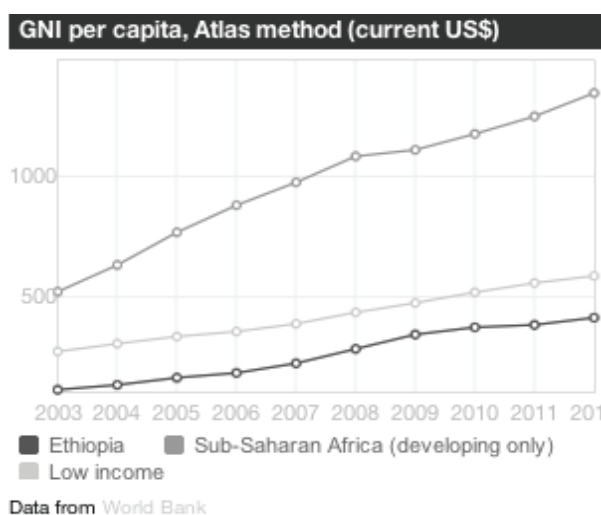
objecto de desejo (motivado sobretudo pela possibilidade de o empregar como táxi e assim alcançar um rendimento extra), desejo esse que é toldado à partida pela particular dureza das condições de vida e baixos salários no país, aos quais acresce um aumento galopante e constante do preço de bens e serviços, a incerteza do amanhã provocada pela total ausência de assistência social e um mercado de crédito pouco desenvolvido e de difícil acesso.

Assim, número de automóveis registados que circulam pelo país é, segundo o *Global Status Report on Road Safety 2013* (WHO 2013), de 377.943 (dados de 2010), dos quais 231.619 (61%) veículos ligeiros, 81.194 camiões (21%), 44.847 (12%) motociclos de duas ou três rodas e 20.284 (5%) autocarros. O mesmo relatório de 2007 (WHO 2007) regista um total de 244.257 veículos, sendo 34% vans ou minibus com menos de 20 passageiros, 29% veículos ligeiros e 27% camiões. Em 2007 (WHO 2007) os autocarros constituíam 7% do total de veículos e os motociclos ficavam-se por uns meros 3%. Estes dados são sintomáticos da transformação do padrão de mobilidade etíope, do desenvolvimento do processo de motorização no sentido da massificação do uso de veículos privados (veículos ligeiros ou motociclos) e uma diminuição do número de veículos pesados (autocarros ou camiões).

Esta evolução, linear, segue uma estrutura semelhante à generalidade dos países que passaram pelo processo de motorização (Mupimpila 2008; Pratte 1998; Híjar et al. 2004), processo linear e progressivo, que aglutina diversos aspectos da sociedade, não sendo conhecida nenhuma sociedade que tenha rejeitado o automóvel. O processo de motorização constitui um processo de colonização, por parte do veículo automóvel, do espaço físico e do tempo em termos de ritmos que se desenvolvem nesse mesmo espaço, mas também da percepção espacial e do universo cognitivo dos utilizadores desse mesmo espaço-tempo. À medida do que aconteceu em outros países nos quais o processo de motorização é mais antigo e estabelecido, a sociedade etíope caminha, ainda que de forma lenta (devido a constrangimentos económicos) para uma massiva adopção do veículo automóvel como paradigma da mobilidade, com consequências visíveis e inscritas no panorama urbano (novas estradas, semáforos, passadeiras, sinais de trânsito, lugares de estacionamento) (Hauer 2010; Segni 2007).

De referir que o produto nacional bruto etíope per capita subiu, no período entre 2007 e 2013 de US\$220 para US\$410, um desempenho abaixo da média da África Sub-Sahariana e dos países de baixo rendimento, mas ainda assim um relevante estímulo para a economia etíope, que possibilita que grupos restritos e específicos da população, nomeadamente uma emergente classe média urbana, tenha acesso a um mais alargado mercado e bens e serviços, entre os quais outras formas de mobilidade. Se adquirir um veículo automóvel continua a ser um luxo quase inabarcável para a grande maioria da população etíope, a

utilização de um táxi privado é hoje mais acessível do que, por exemplo, em 2007. Uma parte substancial dos veículos ligeiros de passageiros que circula pelos centros urbanos são táxis, azuis ou amarelos, normalmente propriedade de empresas a quem os condutores devem pagar uma taxa de aluguer pela sua utilização. Pelo que me foi dito, por vários condutores, o seu salário ronda os 10 *birr* por hora (1 *birr* equivale a aproximadamente 4 cêntimos de euro), pelo que um condutor teria de trabalhar 24 horas por dia para obter um salário mensal de 7200 *birr*, cerca de 285 euro.



Este progresso económico está assente numa crescente abertura da sociedade ao mercado livre, no qual a facilidade em constituir uma empresa é maior, sendo assim normal que boa parte dos veículos ligeiros circulando em pólos urbanos sejam táxis, propriedade de um grande investidor ou cooperativa que os aluga diariamente aos condutores¹⁹. Os veículos ligeiros, especialmente os táxis, fazem hoje parte do quotidiano e da vida de Addis Abeba, a sua presença é inegociável e constituem, em muitas ocasiões, a única oferta de transporte disponível (sobretudo a partir das 22 horas).

Segundo dados do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (em inglês *United Nations Environment Programme*, UNEP), existem em Addis Abeba 196.982 veículos motorizados (num total nacional de 394.001, cerca de 50% do total nacional), dos quais 5015 são motocicletas ou triciclos, 123.645 são veículos a gasolina e 68322 são veículos a gasóleo (UNEP 2012). Os gráficos abaixo reproduzidos, respeitantes ao total nacional, salientam alguns aspectos a reter:

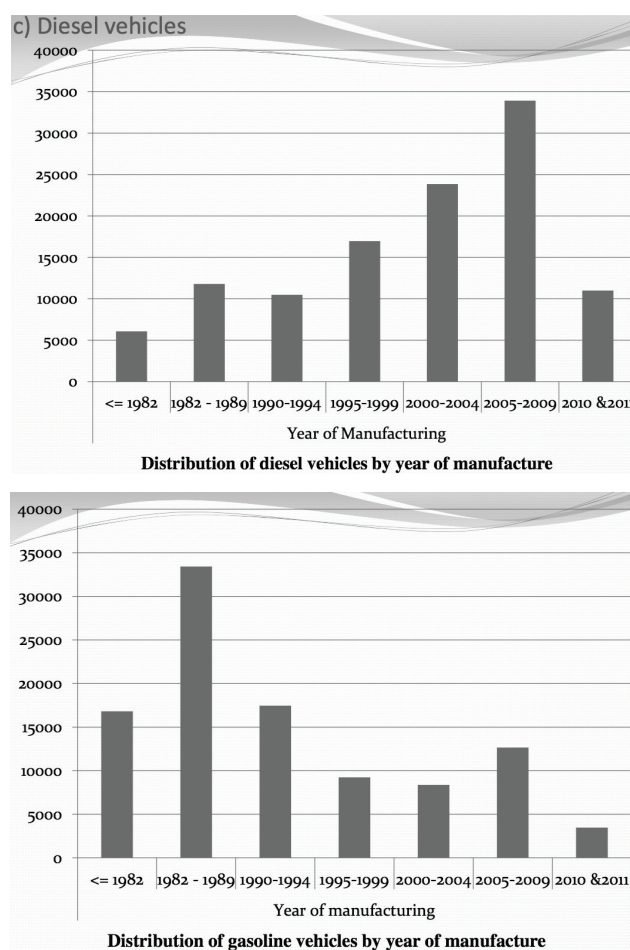
- um aumento, mais acentuado a partir de 2005, do número de motocicletas e triciclos;

¹⁹ Apesar de variar de padrão para padrão, segundo grande parte dos condutores de táxi com quem falei, a distribuição do lucro total obtido pelo condutor é a seguinte: 25% para o condutor, 25% para o dono do táxi, 25% para o combustível e 25% para manutenção (que está a cargo do taxista).

Flanando por Addis Abeba

- um elevado número de veículos a gasolina fabricados no período 1982-1989;
- um aumento, desde 2005, do número de veículos a diesel.

Estes dados ilustram um tendência no sentido da busca de veículos mais utilitários, personalizáveis às necessidades dos seus utilizadores, mais rápidos e com maior *souplesse*, conceito que iremos desenvolver mais adiante.



Fonte: United Nation Environment Programme (UNEP 2012)

Meios de transporte e de vida: *Anbessa, Wuyeyet e Lada*

Outro dado a referir é a inadequação do sistema de transportes colectivos de Addis Abeba, arcaico e longe de responder aos desafios colocados pelo crescimento da cidade. O sistema de autocarros é gerido pela *Anbessa*, empresa criada em 1943, no pós-ocupação italiana, inicialmente como uma empresa pública gerida por estrangeiros (entre eles italianos), tendo começado por operar 10 veículos militares distribuídos por 4 rotas. Hoje em dia a empresa, controlada pelo Estado, opera 312 autocarros distribuídos por 93 rotas, possuindo 3 grandes depósitos, 4 grandes terminais e 1400 paragens distribuídas por toda

a cidade. De referir que cerca de 210 autocarros se encontram parados, esperando por peças, bem escasso e precioso²⁰ na Etiópia, para reparação (efectuada pela companhia nas suas garagens) e posterior regresso ao serviço (UITP 2010).

A *Anbessa* é responsável por cerca de 35% dos transporte de passageiros durante as horas de ponta (contra 30% de peões, 25% de táxis e veículos colectivos e 7% de veículos privados) (UITP 2010) constituindo-se como, em termos de segurança rodoviária, o veículo com melhor performance (ver tabela abaixo). Esta performance pode ser relacionada com o facto de circularem a menor velocidade, com os constantes congestionamentos de que a cidade padece em hora de ponta quer ao facto de o seu limite de 100 passageiros ser muitas vezes excedido (IBIS 2005: 11), pelo que a sua velocidade máxima fica ainda mais reduzida. A sua actividade formal é regulada, os veículos (em grande parte com mais de 10 anos de serviço) são lentamente reparados e substituídos, as suas tarifas reguladas e fixas (IBIS 2005: 11; 39).

A frequência destes autocarros é bastante baixa, passa um quando passar, os horários não são cumpridos e as localizações e condições de manutenção das paragens longe de ser a ideal. Devido à sua baixa frequência, quando efectivamente passam vêm muitas vezes apinhados, são um local de eleição por parte dos carteiristas e possuem uma má reputação entre os etíopes, que preferem os minibus ou táxis colectivos.

| Types of accidents | Total | Private car | Commercial station wagon & pickup | Heavy trucks | Private taxi | Minibus | Anbessa Bus | Collective taxi | Others |
|---------------------------|-------|-------------|-----------------------------------|--------------|--------------|---------|-------------|-----------------|--------|
| No. of total accidents | 7,523 | 2,010 | 1,740 | 719 | 1,174 | 329 | 141 | 639 | 771 |
| No. of fatalities | 371 | 45 | 46 | 53 | 83 | 24 | 9 | 39 | 72 |
| No. of injuries, serious | 731 | 150 | 148 | 51 | 158 | 32 | 7 | 49 | 136 |
| No. of injuries, light | 576 | 159 | 123 | 27 | 133 | 35 | 5 | 29 | 65 |
| No. of properties damaged | 5,845 | 1,656 | 1,423 | 588 | 800 | 238 | 93 | 522 | 525 |

Fonte: International association of public transport (UITP 2010)

Os minibus, ou *Wuyeyet*, são os veículos de transporte colectivo mais popular e eficaz em Addis Abeba. Geralmente Toyota Hyace azuis, bastante degradadas quer no interior quer no exterior, operam de modo informal, sem horário ou rota fixas. O seu preço é regulado e relativamente baixo, aliando à sua utilização simples uma velocidade superior ao autocarro convencional (operado pela *Anbessa*) mas ainda assim inferior ao veículo automóvel ligeiro, estando em termos de *souplesse*, a tal adequação do veículo ao território onde circula, mais próximo deste último veículo.

²⁰ De referir que, de acordo com alguns mecânicos e condutores, muitas peças provêm da China, chegando à Etiópia defeituosas ou perecendo rapidamente. Outras vezes são mesmo enviadas com instruções de montagem escritas em chinês...

Flanando por Addis Abeba

Num total de 8,911 unidades que anualmente transportam cerca de 500,887,310 passageiros, a frota de minibus é já bastante antiquada, enfrentando tantos problemas em termos de manutenção e regulamentação como aqueles que causa em termos de segurança rodoviárias e poluição do meio ambiente: 17.9% do total da frota de minibus data do período 1982-1989 e apenas 10% do total da frota possui menos de 10 anos de idade (UITP 2010).

O seu modo de funcionamento é bastante simples: um condutor, na casa dos 20 anos e um *weyala*, normalmente um rapaz com 13 ou 14 anos (apesar de também existirem *weyalas* com 20 anos ou até mesmo mulheres), devido ao tamanho reduzido do seu corpo que lhe permite ocupar menor espaço no interior do veículo ao mesmo tempo que se movimenta com maior agilidade.

| Minibus em Addis Abeba | |
|--------------------------------------|-------------|
| Numero de veículos a circular | 8,911 |
| Capacidade por unidade | 11 |
| Ocupação média | 11 |
| Quilómetros anuais por unidade | 57,350 |
| Passageiros transportados anualmente | 500,887,310 |
| Viagens diárias por unidade | 14 |

Fonte: International Association of Public Transport (UITP 2010)

Para os condutores conduzir um minibus é uma forma de trabalho transitória que permite ganhar algum dinheiro enquanto se procura um emprego melhor pago, mais estável, com um contrato assinado (o que não acontece nesta função) razão pela qual os condutores dos minibus são geralmente bastante jovens. Conduzir ou, idealmente, adquirir um táxi é uma das grandes ambições da maioria destes condutores.

Em relação ao *weyala*, o seu trabalho consiste em:

- Pendurado pela janela do veículo, gritar à aproximação de aglomerados de pessoas, o destino do minibus;
- Cobrar a tarifa da viagem;
- Organizar a forma como os passageiros se distribuem dentro do minibus, de forma a maximizar o espaço disponível (e normalmente cabe sempre mais um);

- Alertado pelos passageiros, informar o condutor de que deve parar para deixar algum destes sair. Adicionalmente, em caso de avaria ou necessidade de atestar o depósito ou trocar um pneu, auxilia o condutor a efectuar as ditas tarefas.

O *weyala* é escolhido pelo condutor do minibus de acordo com a sua capacidade em atrair passageiros, começam o dia juntos e partilham a maior parte das pausas para almoço e pequeno-almoço em conjunto.

Os minibus circulam normalmente entre as 6 da manhã e as 22/23 horas da noite, o que significa uma horário de trabalho de 14 ou 16 horas diárias, com poucas ou nenhuma pausas, exceptuando para o pequeno-almoço e para o almoço. A competição feroz por passageiros entre os minibus significa uma espécie de “cada um por si”, dado que se dois minibus circularem lado a lado, aquele que tomar a dianteira recolherá primeiros os possíveis passageiros, logo terá mais lucro, sendo que o salário tanto do condutor como do *weyala* depende daquilo que ganharem ao dia. Por esta razão assistem-se por vezes a autênticas corridas de minibus, até nos locais mais inusitados²¹, o que cria situações de risco e perigo quer para os ocupantes do minibus quer para os outros utentes da via. Os próprios condutores não querem perder tempo (e dinheiro) em pausas (vistas como) desnecessárias, pelo que recorrem a diversos tipos de estimulante (geralmente café ou *khat*²²), para manter os seus sentidos bem despertos ao longo da extenuante tarefa diária que é enfrentar as movimentadas ruas de Addis Abeba.

²¹ Presenciei, enquanto passageiro de um minibus com 29 passageiros a bordo, uma louca corrida na montanhosa e sinuosa subida de Dire Dawa para Harar, onde, por entre curvas e contracurvas, dois minibus repletos concorriam entre si por chegar primeiro às pequenas vilas intermédias, onde aguardavam passageiros.

²² *Catha edulis*, planta nativa do Corno de África e da Península Arábica, que mascada causa um sentimento de excitação reduzindo assim o cansaço. É muito consumida na Etiópia, sendo muito frequente encontrar pessoas mascando *khat* por toda a cidade, entre elas condutores, isto apesar da recente proibição de consumo por parte dos condutores. De notar que é considerada desde 1980 pela Organização Mundial de Saúde como uma droga capaz de produzir dependência, sendo ilegal em diversos países (WHO 2006).. Existe uma enorme rivalidade entre etíopes e quenianos, resultando em discussões sobre qual dos países produz o melhor *khat*.



Foto: Minibus com destino a Arat Kilo recolhendo passageiros em frente ao *Green Valley Hotel*, em Kebena. Pode-se ver o *weyala* perscrutando em redor em busca de passageiros.

As carcassas destruídas de diversas Toyota Hyace azuis pelas bermas de estradas, sobretudo nos extremos periurbanos de Addis Abeba onde as estradas são mais largas e com menos intensidade de tráfego, permitindo maiores velocidades e mais ultrapassagens, qual paisagem apocalíptica retirada de um qualquer filme da série *Mad Max*, recordam-nos insistentemente da fina linha que separa uma viagem bem sucedida de uma catástrofe. Essa linha, muitas vezes ultrapassada pelos minibus, é criada em grande parte pelo crescimento da cidade. Os veículos existentes não são suficientes para tantos passageiros, logo existem muitos passageiros na berma da estrada esperando transporte, o que leva os condutores a circular com maior velocidade para apressar as viagens e poder assim recolher mais passageiros, faltando controlo e regulação à sua actividade, muito por culpa da informalidade em que vive o sector. Porém, essa informalidade, a não existência de paragens ou trajectos, em muito contribui para o sucesso do minibus: são fáceis de encontrar e de mandar encostar para subir a bordo, em qualquer lado que caminhemos existe a certeza de que basta olhar para a estrada e escutar com atenção que um minibus passará em direcção ao destino pretendido.

Os táxis individuais dividem-se em duas categorias: os azuis, normalmente Lada, e os amarelos, cuja frota é constituída por Toyota Corolla amarelos. Os últimos são veículos mais recentes, finais da década de 80 ou mesmo da década de 90, em melhor estado de conservação e por isso mais caros - mas também um pouco mais fiáveis. Os seus

condutores queixam-se da concorrência desleal por parte dos táxis azuis, que não pagam tantas taxas ou não estão registados junto da administração da cidade, que prestam um serviço de má qualidade, inseguro e tentam enganar os clientes²³. Mais difíceis de encontrar do que os Lada azuis, encontram-se normalmente junto de hotéis, restaurantes, em Bole Road ou no aeroporto²⁴.

Os táxis azuis, mais baratos do que os amarelos, são fáceis de encontrar, estão um pouco por toda a cidade, parecem fazer parte integrante da paisagem citadina. Mais baratos do que os táxis amarelos, podem ser alugados por dia, hora ou viagem, sendo que tudo é negociável, desde o preço até à lotação. O preço da viagem aumenta durante a noite devido á escassez de alternativas, podendo nalguns casos alcançar o dobro daquilo que se pagaria durante o dia. Para uma viagem de madrugada ou na alvorada é muito conveniente combinar com o condutor com antecedência, ligando uma hora antes do combinado para confirmar. Este aspecto ganha relevo em viagens para o aeroporto, viagens de maior importância. Normalmente os condutores deixam o seu contacto telefónico com o passageiro, de forma a fidelizar os clientes, dando ao mesmo tempo um sinal de profissionalismo e confiança. Consequentemente, alguns desses clientes possuem condutores preferenciais, mais ou menos fixos, cujo serviço, pontualidade ou personalidade são mais do seu agrado e que contactam para serviços de maior importância.

Apesar de impecavelmente limpos e brilhantes, o estado de manutenção dos Lada é francamente mau, sobretudo no respeitante à caixa de velocidades e às suspensões, na maioria dos casos inexistentes, e que se fazem sentir nos gastos estofos dos veículos, circulando pelas duras e esburacadas estradas da cidade.

Um pouco como por todo o lado, os condutores dos diversos tipos de veículo assumem uma lógica de grupo, trocando acusações a grupos concorrentes: como os condutores dos táxis amarelos acusam os condutores dos táxis azuis, também o inverso sucede, com os condutores dos táxis azuis a acusar os primeiros de ser favorecidos por parte das autoridades, de cobrar serviços muito caros, de lhes roubarem serviços. Em comum, queixam-se do mau estado das estradas, do aumento galopante dos preços da gasolina e das taxas, da dificuldade em encontrar peças para reparar os veículos e dos cada vez mais frequentes engarrafamentos, que, aliados às grandes distâncias a percorrer, reduzem a sua margem de lucro, obrigando-os a trabalhar mais horas para obter o mesmo rendimento.

²³ Nas muitas viagens que fiz em Addis Abeba, utilizando os mais variados tipos de transporte, nunca me senti enganado por qualquer condutor, quer em táxi azul, amarelo ou minibus, quer se tratasse de tarifa fixa ou tarifa negociada. A percepção da honestidade dos condutores e *weyala* é avaliada de forma positiva pela comunidade *firangi*, sobretudo quando comparada com aquilo que encontramos numa cidade europeia.

²⁴ Aquando da minha última visita a Addis, em Março de 2013, os táxis amarelos eram os únicos táxis admitidos dentro do recinto do aeroporto. Tendo apanhado um táxi azul até lá, tive de caminhar o curto percurso entre a entrada do aeroporto até ao terminal. Segundo o condutor que me transportou, esta medida, fruto da pressão das companhias de táxi amarelos, estaria em vigor há cerca de meio ano.

No geral, o serviço prestado assemelha-se bastante, diferindo apenas no (ligeiramente) pior estado de conservação dos Lada. As atitudes dos condutores perante os passageiros é semelhante, na maior parte das vezes extremamente gentil, prestável e em alguns casos protectora.

No entanto, este é um serviço cuja oferta não se adequa às necessidades actuais de Addis Abeba. O crescimento da população e a alteração da estrutura urbana requer um tipo de articulação entre os diversos modos de transporte, uma maior multimodalidade, que a informalidade actual do sector não permitiu ainda implementar .



Foto: Táxi Lada azul, impecavelmente limpo, estacionado junto à Igreja de Santa Maria, no Monte Entoto.

O crescimento urbano

Demograficamente, a população urbana da Etiópia conheceu um aumento muito significativo na última década, atingindo hoje os 16.000.000 de pessoas (de um total de população de 82.949.544 milhões de pessoas, ou seja aproximadamente 20% de população urbana, muito abaixo da média mundial, que se situa um pouco acima dos 50%) (Véron 2007), distribuídas por 926 centros urbanos, dos quais 302 possuem estatuto municipal, destacando-se Addis Abeba, com aproximadamente 3 milhões de habitantes, ou seja, 20% do total de população nacional em centros urbanos²⁵, sendo que uma taxa de crescimento populacional muito superior à média mundial nos leva a acreditar que a população urbana etíope continuará a crescer, indo de encontro à média mundial.

O crescente aumento da população urbana coloca às autoridades etíopes desafios a vários níveis, sendo um deles o da mobilidade. A mobilidade enquanto um sistema deve, segundo

²⁵ Addis Abeba City Transport Administration Authority, <http://www.aata.gov.et/>

Passalacqua, obedecer e ser avaliada por critérios como a velocidade e a *souplesse*, que podemos traduzir por flexibilidade, adaptabilidade ou maleabilidade²⁶, ou seja, a forma como um determinado meio de transporte se adapta ao meio onde circula (Passalacqua 2010: 50). O sucesso do veículo ligeiro privado deve-se, ainda segundo o mesmo autor, à forma como se ajusta a estes critérios, dado que combina rapidez com uma enorme *souplesse*, algo que um autocarro, pesado, com percursos, paragens e horários pré-definidos não consegue. Se um autocarro, com menor velocidade, flexibilidade, adaptabilidade ou maleabilidade, circulando na cidade, se pode comparar a um elefante numa loja de louça, circulando lentamente, com cuidado de modo a não causar estragos, já o automóvel ligeiro consegue aliar velocidade e *souplesse* de forma perfeita, adaptando-se aos espaços por onde circula, permitindo uma maior flexibilidade na gestão do tempo por parte dos seus passageiros.

Acrescente-se que o veículo automóvel ligeiro se adequa na perfeição a estes critérios, pois as cidades têm sido traçadas e construídas indo de encontro às suas necessidades. Assim, o veículo motorizado automóvel tornou-se no sistema de mobilidade dominante, conquistando tanto o espaço como os espíritos (Dupuy 1995). Num círculo vicioso o veículo automóvel ligeiro foi introduzido nos ritmos urbano, foi reservando o seu espaço e moldando as infraestruturas materiais e o espaço-tempo urbano²⁷, de forma a que hoje em dia o seu lugar central no ritmo e vida urbano é inquestionável: discutem-se, face a um contexto fortemente marcado pela ecologia, veículos mais pequenos e adaptados ao espaço urbano, movidos por combustíveis menos poluentes, o biodiesel, viaturas eléctricas, mas não se discute o papel do veículo central enquanto veículo paradigmático da mobilidade urbana (Lutz e Fernandez 2010).

O veículo automóvel ligeiro (suportado por uma indústria pujante e interventiva) consegue conquistar o seu espaço, impor a sua presença e moldar o espaço urbano em virtude das suas necessidades específicas. Consequentemente, a cidade contemporânea é pensada tendo em conta a presença do veículo automóvel: os movimentos pendulares entre os centros urbanos e periurbanos, a criação de subúrbios-dormitório, a localização de grandes superfícies comerciais na periferia urbana, toda uma série de transformações que se alicerçam num sistema de mobilidade urbana do qual o veículo automóvel ligeiro é parte central (OECD 2012).

Adicionalmente, no mundo global em que vivemos, o território nacional perdeu a sua importância face às grandes cidades, às grandes capitais: quem vai à Etiópia, quer seja numa visita de trabalho ou em turismo, aterra em Addis Abeba, é essa capital, o

²⁶ Dicionário de Francês-Português da Porto Editora, <http://www.infopedia.pt>

²⁷ Passalacqua exemplifica afirmando que trânsito nas estradas está reservado aos automóveis é a constatação de como um meio de transporte pode impôr a sua vontade/necessidade sobre todos os outros, sendo o código da estrada uma edição das regras da batalha da mobilidade (Passalacqua 2010: 29).

rosto do país. As novas redes de transportes e comunicações reduziram (ou até mesmo eliminaram por completo) o território, transformando as cidades em verdadeiros pólos ligados entre si. Um bom exemplo é a rede de TGV centro europeia, ligando Londres-Paris-Bruxelas-Amsterdão-Colónia-Estrasburgo: o terreno é assim recortado, as paragens intermédias eliminadas e a importância das grandes cidades enquanto centros comerciais e culturais reforçada (Halbert 2010).

Por outro lado, isto significa também que as cidades mais pequenas necessitam de se re-transformar, criar novos pólos de interesse, de modo a atraírem também para si os focos mediáticos. Curiosamente, esta re-invenção de muitas cidades emula as grandes metrópoles, tenta utilizar para a sua renovação equipamentos e políticas já aplicadas nas grandes metrópoles: veja-se o caso do Guggenheim em Bilbao ou o Centro Pompidou em Metz (Hollo 2002). A cidade surge não enquanto construção mas enquanto imagem dessas construções, pois estão numa competição global para atrair turismo, investimento ou eventos. Para tal criam edifícios emblemáticos, de grande envergadura, com o estatuto de OVNI urbano, dedicados à glorificação de arquitectos que provam a importância da imagem para este marketing territorial que cria fluxos reais, tais como os desejados fluxos turísticos (Halbert 2010 :7)

Esta cidade global é uma cidade polarizada (Sassen 2001) entre os muito ricos e os (cada vez mais) muito pobres, para a qual existe um público urbano desejável (Halbert 2010 :5): os grandes projectos urbanos mencionados são o teatro que traduzem a ambição de cada cidade em participar na economia mundializada, adaptando-se ao capitalismo moderno, políticas de desenvolvimento pró-urbano que são apoiadas pelo World Bank, que vê a urbanização como uma oportunidade para os países do Sul emergente (World Bank 2002; Halbert 2010: 41).

Esta urbanização, ligada a lógicas de rentabilidade geridas por investidores nacionais e internacionais, produz cidades cegas às populações e actividades económicas que não conseguem acompanhar tais níveis de rentabilidade (Halbert 2010: 42), desarticulando formas ancestrais de comércio, modificando as relações cidade campo em benefício da primeira, incorporando e resocializando as populações na economia urbana (Piguet 1996: 149).

Olhando, por exemplo, para Lisboa temos o exemplo de nichos industriais, memórias do passado, reconvertidos em novos projectos (Expo 98), criando conchas onde se albergam novas actividades urbanas. Em países como a Etiópia, onde as infraestruturas existentes não cobrem ainda todo o território urbano, o risco de fragmentação é ainda maior. As expropriações e realojamentos que as populações que habitavam os espaços reconvertidos são inexistentes ou fracas, agravam a pobreza e as desigualdades, fragmentam o espaço,

asseptizando a cidade através da privatização do espaço público, da criação de enclaves residenciais (Halbert 2010: 47).

Para este autor, a vantagem das metrópoles contemporâneas explica-se pelo facto de funcionarem como um intermediário numa era de economia global, residindo a sua performance na sua capacidade de mobilizar recursos multilocalizados através de um sistema económico onde o funcionamento das partes está ligado ao bom funcionamento do todo. O sistema urbano deve funcionar de forma alterada, colocando em rede diversos recursos, territórios e cidades secundárias (Halbert 2010: 133). Neste processo, existe uma contracção do tempo e do espaço, devido ao efeito da velocidade²⁸.



Foto: Um bajaj (ou tuc-tuc, como é conhecido no Sudeste Asiático) na cidade de Harar, triciclo motorizado que funciona como táxi em diversas cidades etíopes. Os triciclos, também eles azuis, geralmente de fabrico indiano, ganharam força na Etiópia a partir de meados da década de 90 do século passado. O seu funcionamento é em tudo semelhante ao dos táxis Lada azuis. A sua presença é muito forte por todo o país, porém em Addis Abeba são inexistentes.

²⁸ Paul Virilio utiliza o neologismo *dromosfera* (Virilio 1997: 141) para definir um mundo onde a velocidade contrai o espaço-tempo, confinando a temporalidade humana a uma imobilidade física e temporal, uma eterna perpetuação do presente: “*Suddenly immobility no longer has anything to do with the immobility of water on the surface of a lake, or that of the deep time of minerals. It is now the immobility of all possible journeys or paths. The time-light barrier then blocks off—along with the horizon of appearances – the horizon of action, the very reality of a space where all succession dissolves, where it is as though hours and days had ceased to flow; surfaces ceased to extend; what cropped up yesterday, here or there, now happens everywhere at once. The accident to end all accidents spreads in a flash and the center of time—the endless present—leaves behind the center of fixed space for good. There is no longer any “here”, everything is “now”*” (Virilio 1997: 142).

Addis

Se a primeira parte deste trabalho se centrou na tentativa de elaborar um quadro conceptual sobre mobilidade na cidade contemporânea, esta segunda parte centrar-se-á nos apontamentos do diário de campo que me acompanhou durante o tempo passado em Addis Abeba. A descrição de como é viver na cidade, os seus ritmos, as diferentes utilizações e percepções do espaço e do tempo urbano são fundamentais para compreender como a cidade se transforma e as repercussões dessa mutação sobre a vida dos seus habitantes. Meio caminho entre o trabalho de campo malinowskiano e as técnicas de observação descritas por Gehl e Svarre (2008), pretende-se descrever a cidade e desenhá-la aos olhos do leitor da forma mais parecida possível com aquela como foi percebida, isto é, de forma não-linear, surreal, na medida em que parece transcender a própria razão: a percepção do que é a cidade, da vida que nos seus espaços se processa, surge de forma espontânea, imediata, quer através da observação dos gestos e actividades de transeuntes, que através da própria actividade do observador. É certo que as cenas que se seguem concedem prioridade a relatos dos locais e actividades que neles decorrem, encontraremos neles também vozes e histórias de pessoas com as quais me deparei ao navegar pela cidade. Mais do que tentar escarpelizar ou analisar os significados destes discursos, os mesmos serão enquadrados como histórias, (re)interpretações pessoais da vivência individual na cidade, ou seja, uma actividade humana como qualquer outra que sucede na cidade. Encontrar um estranho que, por meio de uma história nos pede um cigarro ou um minuto da nossa atenção ou disponibilidade é algo tão rotineiro numa cidade como encontrar alguém que pratica *jogging* ou que vende qualquer tipo de produto numa esquina.

Os parágrafos que se seguem, fruto destas deambulações e observações pela cidade, são assim como que painéis de um políptico, narrando episódios da sua vida quotidiana. A escolha dos locais e histórias aqui reproduzidas deve-se à importância dos mesmos ora enquanto espaços emblemáticos da cidade, ora devido a aspectos casuais e fortuitos do meu percurso pela cidade. A cidade apresenta-se-nos como um todo, não dividindo ou categorizando as suas actividades. Se muitos trabalhos semelhantes centram as suas atenções em aspectos específicos da cidade²⁹, o objectivo que aqui se pretende alcançar é precisamente o oposto, mostrar a cidade como um todo, um local onde tudo acontece ao mesmo tempo, atingindo o transeunte através dos cinco sentidos, alterando a sua forma de pensar e a suas estruturas cognitivas. A estrutura aparentemente desorganizada e caótica do texto é uma opção consciente, uma tentativa de transmitir o próprio ritmo com que

²⁹ Esta abordagem é uma influência da Escola de Sociologia de Chicago, cujos estudos, baseando-se em trabalho de campo, compartimentam a cidade em unidades funcionais, centrando os seus estudos numa micro-escala (focando-se p.e., em emigrantes, grupos étnicos, delinquentes ou em áreas e actividades muito específicas).

a cidade foi por mim percebida, através de uma descrição de episódios, encontros esporádicos, aventuras, conversas e ideias vividos na cidade.

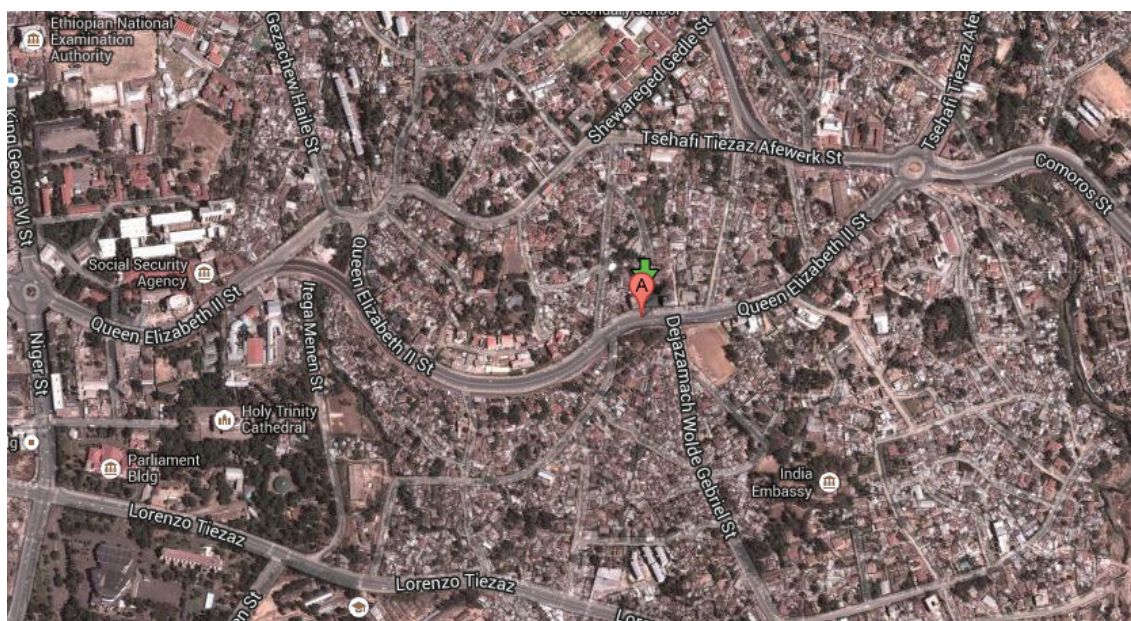


Imagem: Kebena, Google Maps.

Sentado numa esplanada, bebendo um de muitos *macchiato*, num canto da rua, por entre olhares curiosos de crianças mesmerizadas pela escrita, sorrisos de jovens vestidas com coloridos *gabis* ou lenços, gritos de *firangi* ou *brother*, por conversações com alguém que pedia um cigarro ou alguns trocos, este trabalho permitiu-me conhecer Addis Abeba pelos meus olhos e ouvidos, mas sobretudo através dos meus pés³⁰. Assim, e seguindo um conselho dado durante uma estadia em Barcelona, em 2006, pelo professor Manuel Delgado, mais do que escrever, entrevistar ou olhar, procurei caminhar, de forma a conseguir mergulhar nos ritmos urbanos, nos seus fluxos, tentar viver a cidade e os seus ritmos como um seu habitante.

Kebena

O *Green Valley Hotel* situa-se em Kebena, na Queen Elisabeth II Street, sendo um hotel muito frequentado pelos *firangi*, estrangeiros. No rés-do-chão existe um café-esplanada onde é possível comer uma *pizza*, *injera*, tomar o pequeno-almoço, lanche ou simplesmente beber uma cerveja ou um *macchiato*. No primeiro andar, um restaurante, próximo dos padrões europeus, com um terraço com vista panorâmica para a zona sul, podendo-se vislumbrar ao longe os altos edifícios de Bole. A rua em frente, Dejazamach Wolde Gebriel Street, conduz a Kazanchis e Bole através de um longo passeio, perturbado

³⁰ A expressão “conhecer o mundo através dos pés” remete para o trabalho de Tim Ingold (Ingold 2004), nomeadamente o artigo “*Culture on the Ground: The World Perceived Through the Feet*”.

pelas más condições da estrada, pelo intenso tráfego automóvel e inconvenientes a si associados, nomeadamente o ruído, CO2 e um certo temor face aos condutores.

Nos meus primeiros tempos em Addis, o *Green Valley* era um local privilegiado para tomar um café com colegas e amigos, até por estar alojado no *Centre Français des Études Ethiopiennes*, a literalmente 5 minutos de caminho, a pé. Assim, por conveniência, o *Green Valley* tornou-se uma paragem habitual, sempre à mão para uma boa conversa.

O terraço do hotel, um primeiro andar elevado, fornece um excelente ponto de observação sobre a Queen Elizabeth II Street, local de intenso tráfego entre Arat Kilo, um dos pontos centrais cidade e Comoros Street, que liga a cidade aos subúrbios e à cintura de circulação externa, através da qual podemos aceder de forma relativamente rápida ao aeroporto internacional de Bole. Pela zona circulam também muitos veículos afectos às diversas embaixadas instaladas na zona. O hotel situa-se ainda no entroncamento com a Dejazamach Wolde Gebriel Street, local de interessantes interacções entre os diferentes usuários das ruas de Addis Abeba, sendo que à sua porta se situa uma paragem não-oficial de minibus.

Por último e de não menos importância, como em qualquer outro hotel, café, equipamento cultural, centro ou estabelecimento comercial frequentado por *firangi*, a frente do hotel encontra-se repleta de automóveis de passageiros de marca Lada, táxis azuis de fabrico soviético, à espera de passageiros, preferencialmente com destino ao aeroporto no extremo sul da cidade. Enquanto aguardam os seus condutores concentram-se, na sua maioria, no bar situado no rés-de-chão do *Green Valley*, sendo possível encontrar um ou outro dentro do seu veículo, dormitando, lendo o jornal ou até com um balde e uma esponja, lavando os (normalmente) impecavelmente limpos e brilhantes veículos.

Adoptei o *Green Valley* como primeiro ponto de observação privilegiado: assim, durante cerca de um mês, em diferentes períodos do dia, passava algumas horas, munido de bloco de notas e caneta, numa mesa do terraço no primeiro andar observando a rua, os transeuntes, os veículos, os animais, as interacções, a vida que se desenrolava nos espaços adjacentes ao hotel. Noutras ocasiões sentava-me no rés-de-chão do hotel, bebendo uma cerveja ou café, conversando com os taxistas ou apenas escutando as suas conversas e observando as suas acções, bebia um *ouzo* num dos *souks* das vizinhanças ou fazia qualquer tipo de compra nos diversos comércio da zona.

Para a direita do *Green Valley* existe um pequeno quiosque, aberto quase 24 horas por dia, onde é possível encontrar de tudo um pouco, desde tabaco, água, cartões SIM da *Ethiopian Telecom*, recargas para o telemóvel, pasta de dentes ou batôn para o cieiro. Para a esquerda existe um salão de beleza, um estúdio de fotografia, outro de música, uma pequena taberna, onde tanto o dono como os clientes passam o dia a beber *ouzo* ou *whisky* de fabrico local, sendo frequentes violentas altercações ao fim da noite entre o

proprietário e os cliente, uma casa de *hamburgers* onde se concentram grupos de jovens ouvindo a música que toca de forma extremamente elevada. Mais em direcção a Comoros Street temos ainda uma lavandaria e o *Centre Français des Études Ethiopiennes*, cuja biblioteca é frequentada por investigadores, quer etíopes quer estrangeiros.

No lado oposto da rua, em frente ao *Green Valley* encontramos, para a direita (de quem se encontra no hotel) modestas casas residenciais e para a esquerda um enorme descampado onde grupos de crianças se concentram a jogar futebol, normalmente sob a supervisão de um treinador, seguindo-se por um edifício de serviços, onde se situa um balcão da *Western Union* (serviço de transferência de dinheiro), o minimercado *Hirut*, os concorridos três andares do *Lydia cafe*, com uma decoração a evocar os anos 50. No último andar, uma esplanada ao ar livre, é frequente encontrar casais de namorados ao fim do dia, aproveitando a leveza da brisa nocturna para observar o crepúsculo vespertino, para ler ou conversar, enquanto bebem o popular e exuberantemente colorido *spriss jus* (sumo composto por camadas de polpa de fruta), uma *ambo*, a água local, ou uma *coca-cola* e comendo um bolo ou um *croissant*. Um pouco mais em frente uma pequena padaria serve vários tipos de pão, sendo o mais popular uma pequena bola, de massa tipo brioche, similar ao pão de leite português. A seguir, uma série de *souks* e quiosques vendem de tudo um pouco, desde plásticos a carne pejada de moscas ou medicamentos de proveniência algo duvidosa.



Foto: Burros comendo relva junto ao separador central da estrada, em frente ao *Lydia cafe*, Kebena.

Grupos de mulheres, vestidas em trajes tradicionais ou em *tshirt* e *jeans*, e crianças de uniforme escolar verde e branco atravessam o cruzamento apressadamente, de mãos dadas, cuidadosamente perscrutando o trânsito que as envolve. Alguns burros comem a relva que cresce nas ilhas centrais dividindo as faixas de rodagem, relva que é regada por um porteiro de um edifício local, zeloso das suas responsabilidades. O cheiro a especiarias vindo das modestas casas que se escondem por detrás do *Green Valley* invade a rua, indicando o aproximar da hora de almoço, servindo como aperitivo para a refeição. Grupos de pessoas chegam a suas casas, vindas dos transportes, carregando sacos de plástico amarelos ou azuis, alguns com símbolos de clubes de futebol impressos, outras com sacos de palha, nos quais se podem entrever os talos e as cores vívidas de alguns vegetais e legumes. Por debaixo, pedaços de carne, compradas em talhos, onde penduradas e expostas ao calor atraem nuvens de moscas. A massa da *injera*, de difícil e demorada preparação, é normalmente comprada na rua, sendo crescentes as queixas sobre a diminuição da sua qualidade e aumento do preço, fruto da inflação da procura do *teff*, o colorido cereal autóctone a partir do qual é produzida a farinha com que se prepara a massa. Para contornar este aumento de preço, muitos produtores locais misturam outras farinhas, como a farinha de trigo, na preparação da massa, aumentando a acidez do crepe.



Foto: Porteiro de um edifício regando as plantas que crescem no meio da estrada.

Este pequeno troço da rua, visível a partir do terraço do *Green Valley*, constitui um microuniverso onde praticamente todo os produtos básicos do dia a dia e serviços necessários ao comum cidadão se encontram disponíveis, quer nas lojas e quiosques locais, quer através de vendedores ambulantes que carregam vassouras, cestas de verga ou alguidares em plástico, criando uma rede de comércio local de proximidade que favorece o caminhar sobre a mobilidade motorizada, destituindo o veículo automóvel do seu papel de agente mediador indispensável no que toca às tarefas quotidianas, algo com que nos deparamos diversas vezes no nosso dia a dia.



Foto: Os tons dourados do movimento de um fim de tarde visto a partir do *Green Valley*.

O modelo de urbanismo funcionalista utilizado na Europa ou nos Estados Unidos favorece a mobilidade periurbana, com movimentos pendulares de pessoas entre o centro urbano (onde trabalham) e a periferia (onde residem), espaços com uma função definida, excluindo utilizações que se situem para lá da esfera desse funcionalismo. Olhando, por exemplo, para o centro de Lisboa, vemos uma cidade com grande oferta de serviços e bens não essenciais, destinados a públicos específicos, como os turistas ou aos trabalhadores dos inúmeros escritórios que aí se localizam. Os supermercados existentes têm uma reduzida oferta e preços pouco convidativos.

Os grandes espaços comerciais concentram-se, congregando num único espaço oferta diversificada de bens e serviços, situando-se na sua maioria na periferia de Lisboa, em Alfragide, Loures, Benfica ou margem sul, fora do alcance pedonal dos cidadãos. Para quem habita na periferia, trabalha no centro e necessita novamente da periferia para aceder a bens e serviços, o veículo automóvel, particular ou partilhado, constitui um bem precioso, quase indispensável à vivência plena do modelo de urbanismo no qual estão inseridos.

O veículo automóvel privado assume particular protagonismo pois permite uma gestão personalizada e individual dos horários e percursos. Assim, se o modelo periurbano se apoiou no veículo motorizado (individual ou colectivo), o veículo motorizado individual aproveita este modelo para se constituir agente preferencial e indispensável à mobilidade moderna.



Foto: Autocarro repleto parando em Kebena.

Em Addis, onde não existem ainda centros comerciais³¹, onde o comércio de proximidade favorece deslocamentos pedonais (62 % das deslocamentos na cidade são efectuados caminhando, factor que está relacionado com a existência de redes locais de comércio³²), o veículo motorizado privado não se constitui ainda como um objecto indispensável para a vida do cidadão comum.

Contudo, a dimensão da cidade (527 km², totalmente urbanizados³³) cria um contexto onde o veículo motorizado partilhado (o minibus ou o autocarro *Anbessa*) surge como uma necessidade, dado que caminhar de Arat Kilo a Bole ou a La Gare consome tempo precioso, configurando-se como extremamente difícil de gerir para quem trabalha e precisa cumprir horários. Porém, não existe uma predominância de movimentos pendulares entre a periferia e o centro; muitos dos movimentos existentes são movimentos dentro do centro ou dentro da periferia, pois a periferia-dormitório tal como a conhecemos não existe em Addis Abeba. Toda a cidade é povoada, densamente povoada aliás, uma densidade urbana de 5856 habitantes por km² (World Bank 2012), facto que é visível caminhando pela cidade: lado a lado com grandes e modernos edifícios encontramos barracas, feitas de madeira e telhas de zinco, sem água, saneamento ou electricidade. Todos os espaços

³¹ Não existem centros comerciais à escala europeia, entenda-se; existem sim centros comerciais de tamanho médio, ainda assim acessíveis apenas aos *firangi* e à classe média-alta etíope.

³² Dados da Agência central estatística da Etiópia, disponíveis em <http://www.csa.gov.et>

³³ Dados da Agência central estatística da Etiópia, disponíveis em <http://www.csa.gov.et>

vagos, mesmo nas zonas mais nobres (Bole é um bom exemplo) são ocupados por barracas ou por pequenos negócios. Nos últimos anos Addis tem assistido a expropriações em massa, em que as pessoas são desalojadas dos terrenos e casas que ocupam, os quais são demolidos para dar lugar a novos edifícios e modernos condomínios. Àqueles que são desalojados nenhum realojamento³⁴ é devido, pelo que perdem a sua habitação e os terrenos que ocupavam, nos quais é frequente encontrar hortas e pequenas plantações³⁵. A política de expropriações assenta numa reminiscência do regime do *Derg* que foi, de forma hábil, preservada após a sua queda: a maioria dos terrenos urbanos pertence ao estado, sendo concessionados aos cidadãos por períodos alargados de tempo. Esta política permite pois às autoridades etíopes expropriar facilmente terrenos e arrasar largas áreas habitacionais no centro de Addis.

Outro obstáculo à entronização do veículo automóvel privado enquanto objecto paradigmático da mobilidade urbana em Addis é a desadequação das infraestruturas. Não existem parques de estacionamento, os sinais de trânsito são de difícil leitura e a sua colocação aleatória, o pavimento e traçado das estradas e ruas cheias de buracos são de má qualidade, as luzes de trânsito (semáforos) antigas e desactualizadas³⁶.

Por último, um Toyota Corolla de meados da década de 80, pode atingir valores próximos dos 120 mil *birr*, soma fora do alcance da maioria dos etíopes, país onde o ordenado de um polícia ou professor ronda os 5000 *birr* por mês.

Concentram-se no *Green Valley* cerca de 10 a 15 taxistas, com idades entre os 20 e muitos e os 40 anos, taxistas que ali aguardam uma corrida, normalmente entre as 8 horas da manhã e as 21 horas da noite. A partir desta hora é possível encontrar um ou outro taxista dormindo dentro do seu veículo, mas a sua presença não é uma certeza, ao contrário do que acontece durante o dia quando a área funciona como uma praça de táxis informal.

Versando sobre temas que variam desde o trabalho, custo de vida, família, desporto ou até política nacional e internacional, é interessante perceber que para os taxistas os grandes problemas do trânsito em Addis se relacionam com as longas filas, os demorados tempos perdidos em congestionamentos, criticam os táxis ilegais, a diferenciação entre táxis amarelos e táxis azuis (entendida como uma forma de privilegiar uns em relação aos outros e também como uma forma de a administração da cidade obter um rendimento

³⁴ Para uma história das expropriações na Etiópia, ver Ambaye 2015.

³⁵ O artigo 1126 do Código Civil Etíope classifica a propriedade como móvel e imóvel, recaído a propriedade de terrenos e edifícios nesta segunda categoria. Porém, a lei é dúbia na forma como não define se o edifício faz parte do terreno, mas é bastante explícita ao afirmar que todo o terreno urbano ou rural no país é propriedade do Estado (Ambaye 2013: 283).

³⁶ Está prevista a sua substituição por semáforos “inteligentes”, capazes de contar o trânsito e ajustar os tempos de abertura consoante os fluxos existentes, ajudando o trânsito a fluir com maior rapidez. O concurso internacional, no valor de 30 milhões de *birr* foi ganho pela companhia chinesa Huawei, estando prevista a entrada em funcionamento do novo sistema em 2013 (Addis Fortune 2013).

extra, através das taxas cobradas), criticam ainda a forma como os autocarros e minibus lhes roubam clientes.

Alguns *firangi* ocupam mesas no terraço no rés de chão, bebendo *macchiatos* ou até cerveja, enquanto aguardam pelo almoço.

Pelas 1100H o asfalto da estrada em frente ao *Green Valley* parece destilar perante o intenso calor que se abate sobre o local, situação que é piorada pelo sufocante ambiente criado pelas emissões de dióxido de carbono dos muitos veículos que por ali passam. Um enorme camião de fabrico soviético atravessa a rua a alta velocidade vindo de Arat Kilo, completamente coberto de pó, todo ele aparentando ser construído por palitos unidos por cola, prestes a desmanchar-se numa mais brusca travagem. O seu tamanho imponente, aliado à velocidade a que circula tornam-no no centro das atenções e das conversas dos ocupantes da esplanada do 1º andar do *Green Valley*, na sua maioria *firangi*, excepto uma mesa ocupada por um grupo de etíopes, por volta dos seus 40 anos, que bebem *Saint Georges*, a cerveja local de Addis Abeba. Se o camião, graças ao seu volume e à sua relativa pouca frequência, chama a atenção dos transeuntes, as suas manobras são, devido à sua pouca mobilidade, bem mais previsíveis do que as dos automóveis ligeiros, que efectuem manobras arriscadas (tais como entrar em contramão, manobra bastante frequente), todos em notórias más condições de manutenção. Muitos dos veículos pesados transportam volumes que ultrapassam, em muito, o seu comprimento total, sendo estes assinalados por um saco de plástico ou pano, normalmente vermelho ou branco, transportando ainda um passageiro adicional que se senta por cima da carga em questão, no tejadilho ou na caixa aberta.

Aliás, as suas más condições de manutenção são a face mais visível das estradas de Addis: quase todos os veículos circulam a velocidades acima do recomendável, no entanto são velocidades que em Lisboa, por exemplo, não seriam das mais elevadas. O problema reside na qualidade e estado de manutenção dos veículos em circulação, na sua grande maioria Toyota Hyace (minibus) e Lada (táxis azuis), que decorados com símbolos religiosos, de clubes de futebol ou de cantores *pop* americanos³⁷, circulam por Addis. É também verdade que esse mau estado de manutenção dos veículos impede que se alcancem maiores velocidades, factor ao qual se contrapõe o baixo grau de preparação/profissionalismo dos seus condutores que, na maioria das vezes, não são proprietários dos veículos, apenas os alugam ou conduzem, pelo que a manutenção, saindo do seu bolso, interfere na margem de lucro, razão que os leva a optar por adiar intervenções urgentes ou fazendo-as de em oficinas mais baratas, mas também com menos qualidade do serviço. O

³⁷ A título de curiosidade é possível encontrar no tablier de um minibus fotografias de personagens tão díspares como o músico *reggae* Bob Marley, o Imperador Haile Selassie, o futebolista holandês Robin Van Persie, o líder do *Derg* Hailemariam e uma religiosa imagem de Nossa Senhora. Outros, mais singelos, apresentam imagens da Nossa Senhora lado a lado com o cantor adolescente Justin Bieber.

mesmo já não sucede com os veículos oficiais do governo, de organizações internacionais ou de cidadãos com posses, onde o problema não é a falta de fundos para a manutenção mas sim a falta de peças, que são caras e raras.

Getachew é um dos muitos taxistas que se senta no *Green Valley* à espera de cliente. Fala um inglês acima da média, pelo que facilmente entabulámos conversação logo nos primeiros dias, numa altura em que o meu amárico não me possibilitava ainda grandes incursões no domínio da oralidade. A conversa, como com quase todos os taxistas, inicia-se com a pergunta sobre a minha nacionalidade, resvalando, de imediato, para o futebol. Pelo meio, aparece, quase invariavelmente, a referência ao “*contract*”, ou seja, a possibilidade de, por uma tarifa fixa e normalmente alta, alugar o táxi (ou, noutros casos, o minibus) em exclusividade pelo período desejado, dias, semanas ou mais. A prática de oferecer contratos aos turistas é quase generalizada e, modo geral, acaba por compensar, pois o serviço oferecido em exclusividade permite acesso rápido aos principais pontos da cidade sem demoras em filas ou à procura de transporte. Por outro lado, uma vez que o preço está sujeito a negociação, não podemos falar de preço justo, injusto ou de tentativas de extorquir turistas, a adequação da tarifa praticada depende daquilo que o cliente percepciona como justo na sua análise do que está disposto a oferecer para um serviço de transporte em exclusividade.

Getachew tem por volta de 30 anos e é natural de Debre Markos. Veio para Addis com 13 anos, viver com o seu irmão mais velho e cunhada, hoje donos de uma *guesthouse*, que Getachew subtilmente referencia aos turistas que acolhe no seu Lada. O carro é de uma companhia privada, pertencente a um grande investidor que possui uma enorme frota de veículos que aluga. Gasolina e despesas de manutenção são por conta do condutor, o dono do veículo apenas paga o seguro; assim, segundo Getachew, do seu rendimento diário variável, variando entre os 200 ou 300 *birr* até 3000 *birr* num bom dia, cerca de 2/3 são gastos com despesas relacionadas com o veículo, aluguer, taxas administrativas, combustível ou manutenção, ficando o condutor com o resto. Getachew afirma que o seu salário, variável, é, em conjunto com o da esposa, suficiente para a renda da casa na zona de Arada e para sustentar os seus dois filhos, em idade escolar (4 e 6 anos, ambos do sexo masculino). Tendo-se tornado o meu condutor de confiança, algo bastante usual em Addis, sobretudo para deslocações nocturnas ou viagens para compromissos marcados ou até ao aeroporto, Getachew relata-me episódios do seu dia a dia profissional e familiar, por entre um jantar familiar em sua casa. Em termos profissionais, o seu grande receio é precisamente o de não conseguir ganhar dinheiro suficiente para pagar a renda e as despesas do veículo de forma a que sobre ainda para o seu próprio sustento. Queixa-se ainda das taxas e das restrições colocadas pelas autoridades, sobretudo os demorados e caros processos burocráticos para conseguir licenças e outra documentação necessária,

bem como da perseguição policial, que acusa de caça à multa, de excesso de zelo, entre acusações veladas de corrupção e favorecimento a condutores que compactuam com a corrupção. A maior das suas preocupações práticas relaciona-se com as flutuações de preços dos combustíveis e das peças para reparar os veículos: efectivamente, se o preço dos transportes está vinculado ao preço do combustível, já o custo de reparação do veículo não se reflecte na tarifa paga pelo cliente, sendo suportado unicamente pelo condutor. Dado que grande parte dos veículos são já bastante antigos, estas peças escasseiam, o que justifica o seu preço elevado. Em relação a veículos mais recentes, o elevado preço das peças é justificado pela necessidade de as importar de outros países.

Afirma que conduzir em Addis é fácil, mas pelo contrário e - apesar de nunca ter saído do país - jura que Nairobi é um inferno para conduzir, informação obtida através de clientes que viajam regularmente para a capital do vizinho Quénia³⁸. Na sua óptica, os principais problemas de Addis são o ineficaz comportamento das autoridades, os maus condutores, bem como o excesso de camiões e minibus. Acusa ainda os peões de comportamento errático e de muitas vezes procurarem até o confronto com os veículos, de não os respeitarem, explicando que os *firangi*, colocam o problema suplementar de não conhecerem a cidade nem a forma de conduzir dos etíopes, pelo que muitas vezes se colocam em posições de perigo ao atravessar as movimentadas ruas de Addis. Para Getachew, não existem mais acidentes com *firangi* devido à atenção especial que os condutores colocam nestas interacções, comportamento que justifica com a punição que um *habessa*, nacional, sofreria ao ter um acidente com um *firangi*. Estes, por outro lado, são visto como abastados, o que juntamente com a ideia de que todas as forças da autoridade são eminentemente corruptas, produz em Getachew uma teia conspirativa de difícil destrinça.

A verdade é que também para os *firangi* a circulação automóvel e as interacções com os veículos são um dos principais temas de conversa, sendo sempre assinalado o potencial perigo presente numa qualquer travessia de rua, dado que ao mau estado dos veículos se somam um série de outros factores que aumentam o risco, tais como o mau estado do asfalto, extremamente duro, onde é fácil tropeçar, a falta de preparação dos condutores etíopes, o elevado consumo de álcool ou de *khat* ou o cansaço entre os condutores profissionais³⁹. Algumas ideias são consensuais:

³⁸ A rivalidade com o Quénia, a quem, passe o exagero, se atribui a origem de todo o mal, é uma constante em Addis, bem como nas zonas a sul do país; noutras zonas essa rivalidade expressa-se em relação à Somália ou ao Sudão. Surpreendentemente, apesar do conflito, não parece existir uma rivalidade intensa com a Eritreia, apenas uma certa amargura pela situação existente.

³⁹ Por contra, é referido também que os condutores em Addis tem maior cuidado quando encontram *firangi* a atravessar a estrada, pois a punição para quem atropelar um *firangi* é certamente mais dura do que para quem ferir um etíope.

- O número de veículos em circulação é menor do que aquele que geralmente encontramos não só em cidades europeias ou norte americanas mas também em cidades do sudeste asiático ou até em Nairobi, no vizinho Quênia;
- A velocidade atingida pelos veículos dentro de Addis Abeba não é tão elevada como as que encontramos em muitas cidades europeias, pois os veículos são de má qualidade e as muitas concentrações de peões e veículos obrigam o trânsito a abrandar em diversas zona. Os veículos que maior velocidade tomam nas ruas de Addis são, segundo a percepção habesha ou *frangi*, os modernos Mercedes ou Lexus topo de gama transportando políticos ou diplomatas ou os todo o terreno 4x4 pertencentes a organizações internacionais;
- Os condutores etíopes não bebem mais porque não têm dinheiro para isso e têm família para sustentar; mesmo assim, ingerem maiores quantidades de álcool do que aconselhável.

No geral a falta de confiança nos condutores etíopes é enorme, sobretudo por parte dos *frangi*. Certo dia perguntei a Marie, uma investigadora europeia, residente em Addis há já alguns anos, porque razão não contratava um motorista para ir buscar os seus filhos à escola, preferindo ela mesmo efectuar o moroso percurso duas vezes por dia, de manhã e à tarde. A resposta foi simples: “*Porque não ficaria descansada deixando os meus filhos num carro com um condutor etíope. Se vão ter um acidente, o que é provável, prefiro que o tenham comigo a conduzir, porque ao menos eu não conduzo como uma louca.*”

A resposta denota a forma como os estrangeiros, em geral vêm o trânsito de veículos motorizados em Addis: uma confusão, não pior do que em Paris, segundo a mesma investigadora, à qual nos conseguimos adaptar - “*através de uma utilização mais intensiva da buzina*” - ou adoptando um comportamento mais defensivo e observador.

A maioria dos condutores etíopes por sua vez, não tendo Paris como referência, reconhecem, tal como Getachew, algumas deficiências no sistema - infraestruturas, ensino, fiscalização, assistência social e médica - mas o seu discurso cai na mesma retórica da grande maioria dos condutores, profissionais ou não: a falta de diálogo/compreensão por parte das autoridades, nomeadamente a polícia; a falta de civismo dos peões e dos outros condutores; o preço da gasolina ou das oficinas de reparações. Um discurso muito marcado pelas suas necessidades individuais, que não consegue sair da limitativa esfera do Eu para adoptar o ponto de vista do Outro, as suas necessidades e limitações específicas.

Para Getachew o imperativo da velocidade reside na necessidade de andar rápido para iniciar uma outra viagem e assim transportar o maior número de passageiros, o

que justifica este comportamento sem o legitimar, dado que o taxista reconhece que a velocidade a que muitas vezes circula pode ser insegura para os peões; contudo, afirma que são estes que provocam os acidentes e os congestionamentos, ao invadirem a estrada de forma pouco civilizada. A distância entre os vários centros que formam Addis Abeba é considerável, aumentando o tempo necessário para percorrer esta distância devido aos frequentes engarrafamentos que encontramos nas principais vias da cidade.

A necessidade de encurtar as distâncias para ganhar tempo leva os condutores a adoptar a velocidade como um imperativo, pois sendo rápidos poderão ganhar mais dinheiro e é esta, no fim de contas, a sua maior preocupação: garantir o sustento da família.

Tive a oportunidade de experimentar conduzir um Nissan Bluebird de 1986 cujo dono, etíope, me garantia estar em excelente condição: o “excelente condição” aparenta ser um substituto retórico para afirmar que o veículo “anda”, pois as suspensões eram inexistentes; a caixa de velocidades e a embraiagem estavam completamente gastas, trocar de mudança requeria uma série de tentativas bem como uma coordenada combinação de movimentos; o sistema de travões abrandava a velocidade do veículo de forma bastante lenta, sendo necessário reduzir também com o motor, o que provocava um pequeno soluço no veículo. O dono, Sam, *rastafariano* rendido ao sonho americano, havia comprado o veículo há poucos meses com a ajuda de familiares emigrados na Califórnia, afirmando pretender utilizá-lo como táxi assim que conseguisse as devidas licenças. Afirmava ainda não andar a velocidades muito elevadas (não mais de 60 km por hora), para não estragar o motor e para evitar ter acidentes, pois arriscava perder todo o investimento feito.

A velocidade máxima permitida dentro de Addis Abeba são 60 km/h, claramente excessiva tendo em conta quer o estado da infraestrutura viária, quer o estado de manutenção dos veículos. Porém a percepção de quem circula dentro de um carro como o referido Nissan Bluebird é a de perigo, risco, algum temor: a falta de dispositivos de segurança para os passageiros, a trepidação que sentimos, como se de um avião durante a descolagem se tratasse, a péssima suspensão e amortecedores bem como a aparente fragilidade geral de toda a carroçaria fazem aumentar o sentimento de insegurança, não de todo infundado⁴⁰. Olhando em volta, vendo que praticamente todos os veículos têm arranhadelas, amolgadelas, batidas ou até buracos na carroçaria, cicatrizes de colisões anteriores, alertam os nossos sentidos para o perigo potencial de embarcar numa viagem. Os etíopes parecem, regra geral, ignorar este potencial risco. Na realidade, a maioria da população etíope utiliza os minibus, vans Toyota Hyace que funcionam, como um pouco por todo o continente, como táxis partilhados, com rotas fixas. Apenas uma minoria possui veículo próprio e os táxis são um recurso de última instância, normalmente apenas durante uma saída nocturna.

⁴⁰ Para um olhar mais aprofundado sobre as atitudes e comportamentos face ao trânsito e às suas regras em Addis Abeba, consultar o estudo de Mamo e Haney 2014.

Outro recurso discursivo muito utilizado pelos etíopes são as comparações com o Quênia. Como já foi referido, desde saber qual dos países tem melhor *khat*, melhores atletas ou performances nos Jogos Olímpicos, a rivalidade com o país vizinho é uma constante. Para a maioria dos etíopes com quem falei, no Quênia conduz-se pior, os condutores em Nairobi são muito inconsequentes, por contraponto a um suposto sentido de responsabilidade etíope, que contrabalança o caos de Addis.

Arat Kilo

Compreender o contexto histórico do desenvolvimento e crescimento urbano de Addis Abeba é fundamental para entender como veículos motorizados se tornaram tão populares, invadindo os espaços urbanos de forma tão intensa. A área urbana da cidade cresceu, as distâncias a ser cobertas são cada vez maiores. No entanto, a presença de actividades económicas informais em quase todas as ruas da cidade favorece uma mobilidade baseada em deslocações curtas, caminhando ou utilizando o minibus. Não importa onde nos encontramos, é possível, a qualquer hora do dia ou da noite, sair à rua e comprar o que quer que seja, desde tabaco, bolachas, pão, fruta, água, lenços ou produtos de higiene. Um *souk* (bazar ou quiosque feito de madeira ou telhas de zinco com uma pequena janela, para lá da qual uma infindável panóplia de produtos se encontra disposta numa pilha por detrás do vendedor) ou um vendedor de rua estão sempre presentes para oferecer os seus serviços. É um modelo de negócio baseado na proximidade, ao contrário do que sucede por exemplo na Europa, onde o modelo existente favorece deslocações urbanas e suburbanas, com passageiros que comutam entre a sua residência nos arredores e o seu emprego no centro da cidade, estando os grandes centros comerciais instalados também eles nas periferias.

Caminhar por Addis é bastante simples. Ir de Bole Road até Arat Kilo pode demorar algo como duas horas, mas o tempo parece não importar, pois caminhar numa cidade tão diferente e cheia de cor e ruído é uma experiência nova, mergulhamos no fascínio exótico que a cidade exerce. Durante esta deambulação somos constantemente perturbados pelo ruídos das buzinas, das orações nas mesquitas, absortos na atenção contínua que prestamos ao trânsito selvagem e asfixiados pelo CO₂ atirado para a atmosfera pelos antigos veículos, criando uma neblina constante que, aliada à altitude a que a cidade se encontra, nos retira o fôlego, obrigando a adoptar um ritmo mais lento. O meu quotidiano em Addis era feito por estes rituais, caminhar, conhecer a cidade através dos pés, incorporando-a assim no meu corpo e espírito, de forma a poder dela ter uma percepção e conhecimento mais aprofundados (Ingold 2004; Ingold 2011).



Foto: Uma cena de rua perto do Museu Nacional, em Arat Kilo.

Se é verdade que grande parte das deslocções em Addis se efectua a pé, este vagaroso processo não se coaduna com os ritmos da vida urbana moderna: os serviços, como por exemplo a Autoridade das Estradas da Etiópia, perto de Mexico Square, possuem horários fixos de funcionamento, bem como longas filas de espera. O mesmo sucede com quase todos os serviços do Estado ou até bancos e outras companhias privadas. É necessário cumprir horários, gerir o tempo. Adoptar uma lógica assente na racionalização dos nossos actos tendo em conta os locais e horários onde pretendemos ir, os percursos e distâncias a percorrer: é preciso ser lesto, aderir ao imperativo da velocidade em detrimento de outros critérios de gestão da nossa vida privada. Torna-se necessário utilizar os transportes motorizados, substituindo as vagarosas viagens a pé, optando pela alternativa mais rápida, economizando tempo precioso.

Arat Kilo (*Arat* = quatro) é uma área central em Addis: uma praça dominada por uma grande rotunda, situada a norte da cidade, elevada em relação à zona de Bole ou Meskel Square. Esta rotunda distribui o trânsito automóvel para diferentes áreas da cidade, servindo também como um terminal informal de minibus, sendo a primeira e última paragem de várias rotas. Em termos de funcionamento do trânsito e da sua incorporação no seio da cidade pode ser comparado à Rotunda do Marquês em Lisboa ou à *Étoile* em Paris. Sendo um dos portões de entrada na cidade, os fluxos de peões e veículos são incessantes

durante grande parte do dia: os passeios encontram-se normalmente apinhados de gente e a rotunda de veículos circulando com alguma velocidade, completamente inclinados por força das suas péssimas suspensões. Uma espécie de neblina, fruto da mistura do calor com o CO₂ confere-lhe um tom amarelo mortiço, um pouco à imagem de toda a zona circundante. Em dias de chuva, torna-se cinzenta, à imagem da Roma de Federico Fellini, com várias poças de água e algumas torrentes de lama. Nestes dias, todos se abrigam debaixo das quatro passagens aéreas para peões que ladeiam a rotunda ou nos muitos cafés existentes⁴¹.

A rotunda de Arat Kilo possui quatro saídas: para Kebena (Leste), Piazza (Oeste), Siddist Kilo (Norte) e Meskel/Bole (sul). Kebena é uma área mais calma, com algumas embaixadas e vivendas por entre casas mais modestas, sem nenhum outro grande ponto de referência, excepto a ligação rodoviária a Comoros Street, via externa a Addis Abeba que conduz ao aeroporto. Piazza é uma zona extremamente popular, cheia de vida, gente nas ruas. Vestígio da ocupação italiana, a Piazza (cujo nome desde logo indica a sua génese) foi a intervenção urbanística mais relevante na história de Addis Abeba (e não apenas do período italiano), pois com o seu aparecimento surgiu uma zona nova, multiusos, com bares, restaurantes, vida nocturna, um cinema e diversos espaços comerciais.

Para norte de Arat Kilo encontramos Siddist Kilo (*Siddist* = sete), que conduz a Entoto, onde existem alguns museus, a universidade e o animado mercado de Entoto. A avenida entre Arat e Siddist Kilo é muito concorrida, os seus passeios, em péssimos estado, com muitos buracos e desnivelados, são muito animados, quer de dia quer de noite. Nesta larga avenida de três quilómetros o trânsito é intenso, sendo dos poucos sítios em Addis onde é frequente encontrar polícia de trânsito efectuando operações de rotina, muito focadas nos minibus.

Para sul, entre Arat Kilo e Meskel encontramos o conjunto de edifícios que constituem o parlamento e a moradia oficial do primeiro-ministro (o antigo palácio imperial), os hotéis *Hilton* e *Sheraton* e o *Africa Hall*, edifício sede da UNECA, Comissão Económica das Nações Unidas para África. A existir uma área nobre em Addis, esta seria certamente no eixo entre Arat Kilo e Bole Road, onde face à intensa pressão urbanística, quarteirões inteiros são demolidos do dia para a noite e onde a presença policial e militar é mais visível, onde os minibus não param em qualquer sítio, o comércio informal é quase inexistente e os fluxos pedonais de pouca importância. Em finais de 2010, por ocasião da Cimeira da União Africana (UA) na qual participaram diversos chefes de estado africanos e europeus, grande parte das modestas habitações e barracas existentes na colina em frente à residência do primeiro-ministro foram expropriadas e demolidas, em alguns casos substituídas por modernos edifícios, sendo outras escondidas do olhar com altos taipais. Segundo a alguns

⁴¹ As quais são um excelente ponto para observar a vida que se desenrola em toda a zona.

locais, o governo etíope pretendendo dar uma imagem positiva de si mesmo, de como tem gerido o país e as ajudas externas canalizadas para o seu desenvolvimento, escondeu desta forma a pobreza urbana da vista dos visitantes. A população percebe estas expropriações e demolições como uma tentativa de prejudicar os menos favorecidos em desfavor dos mais ricos, associando estas manobras a favores ou corrupção.

O trânsito em Arat Kilo é muito intenso, durante todo o dia e grande parte da noite, intensificando-se após as 1600H, quando os cidadãos começam a regressar a casa, apenas acalmando por volta das 2300H. As saídas para Siddist Kilo (Norte), Piazza (Oeste) e Kebena (Este) são aquelas onde existe maior intensidade; para Meskel (Sul) circulam menos veículos, porém a maior velocidade, dado que a estrada se encontra mais desimpedida; nas outras saídas, a intensidade de veículos aliada às reduções no ritmo do trânsito criadas pelas paragens e abrandamentos dos minibus tornam o trânsito menos fluido, mais lento e seguro para os peões. Atravessar a rua que sai para Meskel constitui um risco maior, dado que os veículos passam menos amiúde e com maior velocidade.

Podem-se encontrar táxis estacionados na saída para Kebena e Piazza, parando os minibus em todas as saídas, com excepção da saída para Meskel. Vendedores de rua e comércios informais ocupam toda a parte norte da rotunda, em frente ao Museu de História Natural: vendem pão, doces, roupa, frutas, jornais, alugam jornais ou balanças para quem se quiser pesar. Na saída para Siddist Kilo existe uma passagens aérea para peões e na saída para Kebena existe uma passadeira para efectuar a travessia. Toda a rotunda possui barreiras metálicas separando o espaço para peões e o espaço para os veículos automóveis.

A área foi renovada recentemente. Aliás, toda a cidade é um imenso estaleiro, em constante renovação e com obras que parecem nunca ser concluídas, sejam prédios ou estradas, nenhuma obra parece avançar ou chegar a um término.

A construção de estradas é uma prioridade para a Administração da cidade, que pretende aliviar a pressão do tráfego e reduzir os engarrafamentos no centro da cidade, especialmente em Bole, dado que afectam o tempo de chegada ao aeroporto. Com intenção de reduzir os longos engarrafamentos, a Autoridade de Estradas de Addis Abeba (AACRA), anunciou recentemente um concurso orçamentado em 30 milhões de *birr* para substituir o obsoleto e ineficiente sistema de luzes de tráfego da cidade, introduzindo em 14 das mais importantes intersecções da cidade um sistema luzes de tráfego avançadas. O actual sistema está programado para períodos fixos de abertura e fecho do trânsito, independentemente do fluxo do trânsito. Por seu turno, o novo sistema será suficientemente inteligente para medir os fluxos de trânsito e regular os seus próprios tempos de abertura e fecho de acordo com o número de veículos em cada ponto.

Com este novo sistema pretende-se organizar o trânsito e conseqüentemente a cidade através da introdução de dispositivos disciplinadores, objectos mediadores que permitirão uma passagem da indisciplina/desorganização para a disciplina/organização.

Estas tentativas são bem visíveis em Arat Kilo: na parte sul da rotunda, em direcção ao complexo do governo, foram criadas algumas barreiras a fim de tornar a área menos atractiva para vendedores e peões em geral. Regras formais e infraestruturas físicas destinadas a regular o tráfego de peões foram introduzidas pelos quatro cantos da rotunda, situação que constrange quem caminha e que tem ainda de lidar com a crescente presença de veículos motorizados.

Os peões utilizam mais frequentemente as passagens aéreas ou passadeiras, apesar da lotaria que consiste, nestas últimas, em saber se o condutor vai parar: para tal será necessário que o condutor veja o peão, que tenha conhecimentos suficientes sobre condução para reduzir, por último, que o veículo responda, sendo que nem sempre é fácil encontrar a conjugação destes três factores.

Geralmente os veículos buzina insistentemente à aproximação de peões, os condutores gritam e sem reduzir a velocidade, desviam-se levemente do peão. Uma imagem persistente de um dos primeiros dias passados em Arat Kilo é precisamente a de um homem, de alguma idade, a atravessar lentamente e com a ajuda de um cajado improvisado a passadeira na saída leste, sem que nenhum veículo se detivesse, apenas buzinando e desviando-se.

As calçadas encontram-se lotadas com peões mas não a estrada, o que é algo incomum para a Etiópia, país em cujas bermas de estrada e ruas encontramos, regra geral, infundáveis filas de pessoas caminhando. Apenas um ou outro peão, mais corajoso caminha pela estrada ou em plena rotunda, por entre os veículos que passam.

Aqui, como noutras áreas da cidade alvo de obras de melhoramento, foram introduzidos dispositivos de segurança, tais como passagens aéreas, passadeiras ou gradeamentos, com o intuito de dividir e separar os diferentes usuários (peões/veículos) no espaço público, reservando espaços para cada um deles, assim melhorando a sua segurança.

Apesar de público e compartilhado, estes dispositivos categorizam, seleccionam e controlam os diferentes usuários do espaço: no caso dos peões indicando como, onde ou mesmo quando caminhar. Existe uma tentativa de disciplinar o espaço, criando regras. Estas tentativas obedecem a imperativos de segurança por parte dos responsáveis pela administração local ou central que pretendem uma cidade mais dócil, mais fácil de controlar, mas também a razões relacionadas com o marketing, com a imagem que se quer “vender” ou transmitir da cidade, nomeadamente aos visitantes do exterior: uma cidade como Addis, que os italianos descreviam como uma “cidade não urbana”, com muita pobreza urbana, é um mau cartão de visita.

A forma como a rotunda de Arat Kilo está construída, bem como todos os dispositivos de segurança e ordenamento que aí encontramos, mostram uma praça “europeizada” em nada diferente por exemplo da Rotunda do Marquês em Lisboa. Porém, a forma como os habitantes de Addis dela se apropriam confere-lhe uma “alma” própria, reconfiguram-na e subvertem as tentativas de inscrever a disciplina no espaço físico, impondo-lhe os seus próprios ritmos: os vendedores de rua utilizam os gradeamentos como bancas para pendurar artigos (roupa, jornais, DVD ou CD) e deste modo conseguir maior visibilidade para os produtos que oferecem, utilizam espaços de maior congestionamento para estabelecer interações verbais com os transeuntes, primeiro e mais importante passo na sua tarefa; junto às passadeiras, onde grupos de pessoas se juntam para, em conjunto, obter visibilidade e relevância por parte do condutor e atravessar a rua, pedintes ou vendedores de cautelas abordam peões e condutores para vender jogo – revelando o chão, nesta zona cheio de bilhetes de jogo rasgados ou inutilizados, a sua presença. Encontramos um quiosque na parte norte da rotunda, junto ao Museu Nacional, bem como uma pequena venda de fruta e pão, e na saída para Kebena grupos de engraxadores oferecem os seus serviços a quem aí espera o minibus. Junto a saída leste, perto da passagem aérea, grupos de crianças abordam os *firangi* pedindo alguns *birr*, doces ou uma simples caneta bic; por baixo da passagem aérea, e aproveitando a sombra que a mesma fornece, grupos de pessoas juntam-se para ler o jornal, que alugam a um comerciante. Criam-se pontos de congestão pedonal, de reunião e encontro nas anárquicas e vivazes calçadas.

Hailu faz parte de um destes grupos que ocupam a zona de Arat Kilo. Jovem, afirma ter 20 anos apesar de aparentar ser mais bem velho. Oriundo da região Harari, chegou a Addis em 2010, após a morte de sua mãe, sendo acolhido por um tio. Trabalha, tal como dois primos, como engraxador na zona de Arat Kilo, na entrada que liga Kebena à rotunda. Tal como o seu tio, que chegou a Addis na década de 90, vê nesta ocupação uma forma temporária de subsistência, enquanto espera por algo melhor pago. Como Hailu, existem em Addis milhares de “*listros*”, engraxadores. O termo deriva do italiano “*lustrò*” e define uma das ocupações mais populares da cidade: são milhares de engraxadores que invadem praticamente todas as ruas e espaços da cidade, com uma tosca caixa de madeira, contendo os produtos e escovas necessários à profissão e uma cadeira para se sentar. Se alguns “*listro*” funcionam de forma móvel, vagueando pela cidade em busca de clientes, na maioria dos casos o posto de trabalho situa-se num local definido, com clientes fixos. Em locais como a entrada de Kebena para a rotunda de Arat Kilo, onde Hailu tem o seu posto de trabalho fixo, existem até uns toldos de plástico improvisados numa espécie de pérgula de madeiras de diferentes tipos. Os “*listro*” ocupam zonas de passeio mais interiores, encostadas à parede e perto de locais de grande afluência de peões,

atraindo para perto de si outros negócios, como vendedores de jornais, lotaria, pastilha elástica ou pedintes.

Hailu afirma que a zona de Arat Kilo é das melhores da cidade para trabalhar. Além de ser uma zona de entrada na cidade de muitos dos habitantes que moram nas periferias, é ainda frequentada por estudantes, trabalhadores de muitos negócios e empresas situadas nas redondezas, sendo uma zona residencial muito requisitada pela classe média etíope. A localização da sua banca, logo a seguir à paragem do minibus é, diz-nos, estratégica: muitas das pessoas que chegam a Arat Kilo de minibus vêm de áreas mais rurais, descampados, tendo caminhado por caminhos de pó e lama até chegar ao transporte. Ao entrarem no centro da cidade, para negócios, diversão ou visitar familiares, certamente pretenderão ter os sapatos limpos para causar boa impressão. Por outro lado a zona é conhecida por ser bastante segura, com muito tráfego pedonal, de todos os tipos de utilizadores, sendo abrigada das intempéries e bem iluminada quando escurece.

Para Hailu, a popularidade dos “*listro*” deve-se ao preço elevado do calçado em Addis: engraxá-los de forma regular garantirá protecção e resistência face à usura do tempo e à aspereza dos pisos da cidade. Nas quase onze horas diárias que passa no seu local de trabalho, Hailu vê passar diante dos seus olhos milhares de pessoas, confessando por vezes meditar sobre o espectáculo dos fluxos pedonais que diante dos seus olhos se desenrola - de e para onde vão? quais as suas intenções? - concluindo que caminhar é uma actividade comum a toda a humanidade, de diferentes formas, em diferentes locais, todos caminham. Uma pergunta: e no teu país, existem “*listro*”? Existe muita gente e animação na rua como aqui em Addis?

Respondo que é diferente, não é fácil comparar. Em Addis não existe um padrão de utilização das passeadeiras distinguível, uma corrente de pessoas que se auto-ilumine no meio da confusão e nos “arraste para um local definido”: ao caminhar num espaço fechado (como um aeroporto ou um centro comercial) os fluxos pedonais, tais como correntes marinhas, conduzem-nos para “onde devemos ir”. Assim, seguindo outros utilizadores, outros peões, acabamos, invariavelmente por atingir o nosso destino - ou o lugar que os planeadores urbanos nos apontam como destino. Tal como os centros comerciais, aeroportos ou gares de comboio ou autocarro, os centros urbanos contemporâneos estão planificados de forma a oferecer ao seu utilizador uma experiência contida e pré-definida, um pouco à imagem de um parque temático. Tal como formigas num carreiro, os passageiros que desembarcam do avião ou comboio numa cidade estranha acabam por formar fila indiana para recuperar as suas malas, passar a segurança, apanhar transportes, alcançar o centro da cidade, visitar os principais monumentos, locais de comércio e áreas de alimentação. O planeamento moderno urbano, não deixando nada ao acaso, tornou os centros das cidades muito mais cartesianos, procurando anular a componente humana através da imposição

de regras. Se este lado humano da cidade, a imprevisibilidade e a surpresa constante, atraem o comum cidadão, para as autoridades este inconstante pulsar urbano representa um dor de cabeça, na medida em que torna a cidade, seus ritmos e movimentos difíceis de controlar. Anulando o factor humano, observando e disciplinando-o as autoridades pretendem controlar a cidade, torná-la mais dócil e previsível.

Para os governantes - e veja-se o exemplo da higienização levada a cabo por Haussman no pós-comuna de Paris⁴² - as cidades, nomeadamente os seus centros, devem ser dóceis e fáceis de controlar. Dominique Bouiller (2010) estudou momentos de conflito entre as diferentes lógicas de utilização do espaço em centros urbanos: para este autor, acontecimentos que atraem massas, como jogos de futebol, festivais de música ou grandes manifestações são alguns dos acontecimentos que potencialmente colocam em causa a ordem que as autoridades tentam definir. Se por um lado grande parte destes eventos se processa em espaços fechados (estádios, campos, pavilhões) outros processam-se em espaços urbanos abertos, como praças ou avenidas. Neste caso, à estrutura já existente (casas, ruas, passeios, árvores) adicionam-se barreiras, processos (trajectos pré-definidos, bilhetes, revistas) e agentes (polícia, segurança privada) de forma a re-estruturar o espaço, torná-lo mais controlável e previsível para as autoridades, que planeiam de antemão como proceder em caso de ruptura da normalidade, em caso de desordem. Também no dia a dia existe um planeamento que define e ordena as zonas da cidade, os seus horários e fluxos, pensando-as de forma funcionalista, como um corpo, em que cada órgão possui uma função.

Porém, quem caminha em Addis Abeba não consegue descobrir para onde ir, dado que não existe um padrão distinto nos fluxos pedonais nem um controlo cuidado dos centros urbanos. Ao subir os degraus da passagem aérea de Arat Kilo não é claro se devemos subir pelo lado direito ou esquerdo da escadaria, ao contrário do que sucederia numa qualquer escada ou caminho de uma cidade europeia. Se subirmos encostados ao lado direito da escadaria iremos certamente tropeçar nos transeuntes que caminham em sentido contrário, não conscientes desta regra de utilização que privilegia a divisão dicotómica do espaço. Nas primeiras vezes que utilizamos a passagem aérea é normal que nos mantenhamos fiéis a esta regra inconsciente, porém, com o passar do tempo, habituamo-nos naturalmente a um caminhar mais livre, mais liberto de regras e prioridades no encontro com os outros utilizadores. A preocupação por não chocar ou tropeçar noutros utilizadores dissipa-se, à medida que, como um líquido, nos habituamos a serpentear por entre os passageiros, mantendo um andar fixo por entre a multidão que parece interpretar

⁴² Transformações cujo elevado custo e motivações políticas são bem detalhadas pelo historiador David Pinkey (Pinkey 1957); para uma melhor compreensão da obra de Haussman em Paris na sua vertente securitária, ver Jordan 1995.

uma estranha coreografia à nossa volta. É como se a ignorância e o desrespeito das regras concedessem uma liberdade mais próxima da verdadeira natureza humana.

Esta opinião sobre a liberdade no andar, a despreocupação em caminhar nas ruas de Addis Abeba é partilhada por grande parte da comunidade *firangi*, que a compara a caminhar nas ruas de Bruxelas, Londres ou Paris, onde os fluxos pedonais se encontram mais constringidos por barreiras físicas e convenções escritas. De facto, na Europa, (com a excepção de sete países, entre os quais o Reino Unido, a Irlanda, Malta e o Chipre), mantemos sempre a direita: caminhamos pela direita, subimos as escadas pela direita, atravessamos as ruas pela direita da passadeira, preferência marcada nos movimentos de peões que, qual cardume de sardinhas onde o todo se movimenta como um só, se movimentam de forma brusca, porém previsível. Os fluxos de peões nos centros urbanos europeus, estações ou aeroportos segue esta lógica, sendo bastante previsíveis: ao sair de um avião é fácil alcançar as cintas para recolha de bagagem, basta seguir a multidão, juntar-se ao fluxo. O mesmo acontece no centro de Lisboa, Paris, Munique ou Barcelona, por exemplo, dado que os peões caminham pelo lado direito da calçada, em fluxos que se iniciam em locais de paragem de transportes (estações, paragens de autocarros ou de metro) e circulam em direcção a locais de atracção, lojas, cinemas, monumentos, comércio, sendo a localização da maior parte destes serviços (paragens e estações incluídas) estrategicamente escolhida. Os planeamento urbano organiza a cidade e os seus fluxos pedestres, ritmos e horários em função de necessidades específicas, entre as quais o imperativo securitário.

Um importante factor neste planeamento é o veículo automóvel, agente paradigmático do urbanismo moderno, na medida em que é central à mobilidade sobre a qual este assenta. De certo modo, algumas das regras utilizadas para regular o tráfego automóvel foram integradas, invadiram as nossas actividades diárias, fazendo um pequeno jogo com as palavras de Jack Goody (Goody 1978), domesticando a mente pedonal: algumas destas regras encontram-se tão profundamente enraizadas no nosso comportamento que são utilizadas até fora do contexto para o qual foram criadas, ou seja, quando não estamos dirigindo um veículo. Esta colonização da nossa vida quotidiana por parte das regras da motorização é quase inata e inquestionável para quem já nasceu em países onde o processo de motorização se encontra mais consolidado, como é o caso de Portugal. Em Portugal, os veículos são objectos comuns e habituais desde muito cedo: os recém-nascidos são transportados da maternidade para sua casa em veículos motorizados. Estes encontram-se presentes em quase todos os momentos da vida de um cidadão, desde a nascença até à morte, a sua omnipresença de certo modo define e delinea a forma como vivemos as nossas vidas. Por exemplo, qualquer criança de 10 anos vivendo em Lisboa sabe que não pode - ou não deve - brincar no meio da rua, pois é perigoso, da mesma forma que um

idoso sabe que é perigoso atravessar a rua, sendo que deve efectuar esta travessia o mais depressa possível.

Este regime de mobilidade baseia-se numa hiper-mobilidade (Halbert 2010) de pessoas, bens e serviços oferecida pelos veículos motorizados. Para participar plenamente nestas sociedades é importante utilizar um veículo motorizado, na medida em que as cidades são projectadas na premissa de que a maioria dos seus utilizadores utilizará algum meio de transporte motorizado e construídas de forma a acomodar as necessidades desse veículo, num círculo que se auto-alimenta e reforça.

Os peões são constringidos tanto pelo desenho urbano que não acomoda as suas necessidades específicas como por regras formais que cristalizam uma hierarquia onde o veículo motorizado se encontra no topo. O comportamento de quem caminha é restringido e estruturado por infraestruturas, regras materiais e imateriais, ditadas pelas necessidades dos veículos motorizados: assim, o peão deve estar tão ou mais consciente dessas mesmas regras do que quem conduz estes veículos, na medida em que a sua fragilidade e menor capacidade de protecção o tornam no utente mais vulnerável das ruas da cidade⁴³.

Para além das necessidades específicas do veículo automóvel, podemos encontrar inscritas no espaço público a intenção de controlar os ritmos e tempos da cidade. De inspiração haussmaniana, as cidades contemporâneas privilegiam a segurança e a funcionalidade, dois conceitos muitas vezes relacionados, mas que facilmente se traduzem por controlo da utilização que os cidadãos fazem do mesmo⁴⁴.

As cidades são concebidas e implementadas de forma a permitir que os seus espaços públicos sejam moldáveis de acordo com necessidades específicas de diferentes momentos, eventos e públicos, permitindo que o controlo e manutenção da ordem por parte das autoridades seja fácil, eficaz, escolhendo quais os espaços a utilizar e públicos permitidos. Diferentes eventos e tempos num mesmo lugar podem ter diferentes utilizadores: o Bairro Alto, localizado no coração de Lisboa é um bom exemplo. Durante o dia é um bairro tranquilo, onde nada acontece senão a vida quotidiana dos seus habitantes, envelhecidos, que saem para comprar pão ou pagar alguma conta. Após o pôr do sol torna-se num lugar vibrante para tomar um copo ou dançar. Estes diferentes públicos, tempos e actividades num mesmo local acarretam como consequência a mudança das regras implícitas para a

⁴³ Para mais sobre as necessidades qualitativas dos peões, consultar Methorst et al. 2010.

⁴⁴ Com referência a técnicas de controlo e vigilância epidemiológicas – na medida em que a arquitectura de grande parte dos hospitais, cadeias ou escolas remete para uma divisão disciplinadora reminescente das técnicas de isolamento utilizadas em doentes com peste (Foucault 1975: 198) - Michel Foucault (Foucault 1975) desenvolve a figura do *panopticon* (Foucault 1975: 200), uma prisão com uma torre central a partir de onde todas as celas são visíveis; o controlo e a disciplina exercem-se aqui de forma pois o observado não sabe se efectivamente existe alguém a observar, alterando o seu comportamento pela mera existência do dispositivo de controlo. O *panopticon* é assim uma forma definição das relações entre poder e vida privada de cada indivíduo, sendo que a dificuldade para este último é agora passar despercebido, ao invés de chamar a atenção para si.

utilização do mesmo, mudando o foco de uma utilização tradicional para uma utilização mais moderna, baseada em interações efémeras, na concepção do espaço enquanto área de passagem temporária e não área de convívio permanente.

Situamo-nos numa dimensão onde o imperativo da velocidade se impõe a todos os outros: em Arat Kilo, barreiras físicas (como os sinais de trânsito com tempos de abertura fixos) ou imateriais (buzinadelas por parte dos condutores) convidam peões a atravessar as ruas rapidamente, constringendo-os na escolha do percurso a efectuar. Nos passeios, a colocação das infraestruturas ou barreiras torna certas zonas mais apetecíveis à permanência e ao desenrolar de actividades humanas do que outras: a parte norte da rotunda é mais utilizada por peões e vendedores de rua; já a parte sul, perto do Ministério da Educação e do complexo governamental são menos apelativas. Esta última, zona de passagem completamente árida, atravessada sobretudo por grupos de 3 a 5 crianças saindo da escola após as 16 horas no seu caminho para a zona de autocarros em direcção Kebena, é um não-lugar desprovido de alma e vida⁴⁵. Um único vendedor de bananas ocupa o espaço, diz-me que a polícia não permite que os vendedores trabalhem naquele local, por ser muito próximo de um edifício governamental; o canto sul-oeste da rotunda é também pouco convidativo para a permanência humana: não existe passeio, uma vedação metálica impede o acesso à zona de terra batida onde deveria existir um passeio, pelo que devemos caminhar pela berma da estrada e a escassa presença humana torna a área ainda mais deserta, facto aproveitado pelos condutores para circular a maior velocidade, raramente parando na passadeira existente, muitas vezes fazendo *zig-zag* por entre as crianças que a atravessam de mão dada. Hailu, o “*listro*”, afirma, do outro lado da rua, que a polícia o persegue e aos seus colegas, impedindo que trabalhem na parte sul da rotunda, por estar perto de edifícios governamentais, bem como de uma agência bancária, por temor de atentados e desordens. Na parte norte a sua presença é tolerada, mas queixa-se que as proibições e restrições sobre seus colegas que trabalham na rua, “*listro*” ou não, são cada vez maiores. Queixa-se ainda da concorrência desleal de miúdos da rua, que usam materiais de pouca qualidade, dando mau nome à profissão e assustando os clientes, afirmando que as autoridades deviam ser perseguir quem trabalha desta forma e não quem, como ele, com local de trabalho e clientes fixos, trabalha de honestamente. A paragem de minibus existente nesta saída foi afastada para sul da rotunda, para longe do edifício ministerial, ficando a meio caminho entre a rotunda e o complexo do governo, segundo a palavra popular, de forma a manter as multidões afastadas do local. Caminhar entre a rotunda e Meskel Square parece confirmar esta crença: ruas desertas, calor

⁴⁵ O não-lugar refere-se a um conceito cunhado por Marc Augé (Augé 1992), que define um lugar transitório, incapaz de formar identidade: “*Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu.*” (Augé 1992: 100). Os não-lugares são um produto da forma como a sociedade moderna percepçiona o tempo e o espaço, reduzindo-os.

abrasador, pouca sombra ou locais para descansar ou comprar refrescos, estradas com 3 ou 4 faixas de rodagem e veículos a velocidades elevadas. A vista para sul, para a parte baixa da cidade encontra-se cortada por enormes taipais que escondem barracas ou restos de barracas recentemente demolidas, mas cujo entulho não foi ainda recolhido; para norte, por entre a vasta vegetação e arame farpado, militares armados com metralhadoras, torres de controlo e placas avisando para a proibição de fotografar parecem afastar ainda mais os peões, que preferem caminhar no outro lado da estrada. Muitos minibus passam, sem no entanto se deter pois, dizem os condutores e *weyala*, é proibido parar em frente ao complexo do Primeiro-Ministro, dado que o governo teme possíveis atentados.

É visível uma gestão do espaço urbano, dos seus ritmos e fluxos através da colocação das paragens de minibus, das passadeiras, de gradeamentos ou da acção da polícia em locais estratégicos de forma a regular os fluxos pedonais, “conduzindo-os” para caminhos pré-definidos, tendo em vista a submissão da imprevisibilidade da cidade. O veículo automóvel aparece como uma importante ferramenta nesta tarefa na medida em que permite reduzir os fluxos pedonais eliminando a viagem, pois para chegar, por exemplo de Arat Kilo a Meskel Square já não é necessário caminhar e efectuar a viagem entre os dois pontos, é possível apanhar um minibus e efectuar o percurso rapidamente, evitando a viagem e todos os encontros e imprevistos que a compõem.

Esta lenta transformação dos espaços públicos de Addis Abeba começa a fazer efeito, sobretudo em locais onde estão presentes edifícios governamentais, militares, embaixadas ou locais frequentados pelos *firangi*, locais onde a preocupação com a segurança é prioritária e onde se pretende transmitir uma imagem de modernismo e progresso social, eliminando todos os elementos que não se inscrevem nessa idílica Addis, como acontece na quase deserta área entre Meskel Square e Arat Kilo, onde para além do complexo do Governo se situam o hotel *Hilton* e *Sheraton* e a Comissão Económica das Nações Unidas para África, por exemplo.

Dado que apenas utilizam estas ruas e praças de forma efémera, como passagem para alcançar outro destino, estas representam para os seus utilizadores um espaço menos significativo, despido de emoção ou sentimento, na medida em que se criamos uma ligação emocional com os espaços que frequentamos, onde permanecemos e vivemos experiências, essa relação desaparece ou atenua-se à medida em que esse espaço desaparece dos nossos pés, em que deixamos de o sentir e perceber (Augé 1992: 327). Perde a sua magia, torna-se no lugar físico por onde o minibus ou o taxi passam todos os dias, não sendo mais o lugar onde compramos pão ou fruta, trocamos uma palavra com o vendedor, alguém nos pede tabaco ou alguns *birr*, onde trocamos sorrisos com crianças que nos cumprimentam num inglês macarrónico, entre “*sisters*” e “*brother*”, palavras muito utilizadas pelos etíopes para iniciar uma conversa com um *firangi*. Arat

Kilo começa a perder esta magia, na medida em que o sistema vigente entre Meskel e a rotunda impõe a sua lógica na rotunda, começando com o ordenamento existente na parte sul da mesma. Para além do já anunciado novo sistema de luzes de controlo de trânsito, são ainda previsíveis demolições na área circundante à rotunda, sujeita a intensas pressões imobiliárias, na medida em que se trata de uma das mais agradáveis áreas da cidade, pelo que seria extremamente interessante seguir, dentro de alguns anos, os fluxos e interacções na parte norte da rotunda, desde os comerciantes de rua até às esplanadas e cafés na parte oeste da mesma, para saber se a imprevisibilidade, a ausência de qualquer regra formal e explícita de ocupação e circulação no passeio se mantêm.

Bole

Bole é a área menos etíope de Addis Abeba. Situada no extremo sueste da cidade, estende-se de Meskel Square até ao aeroporto, fazendo fronteira com Kazanchis a norte e ligando a leste com a circular externa da cidade, Comoros Street. Situa-se nesta zona o aeroporto internacional da cidade, com o nome da zona onde está inserido: Aeroporto Internacional de Bole. Bole Road, nome da longa avenida que começa em Meskel Square, está ladeada de altos edifícios espelhados, cópia imperfeita de uma cidade norte-americana, com centros comerciais e zonas de habitação exclusivas (vivendas e vilas). Encontramos em Bole Road negócios e serviços semelhantes aos de grande multinacionais internacionais, como o *Kaldis* (equivalente local da cadeia norte-americana *Starbucks*), casas de *hamburgers* emulando o *McDonalds*, restaurantes caros - até mesmo para os padrões europeus -, supermercados com produtos europeus, desde queijo holandês, vinho italiano ou chocolate belga. A entrada de quase todos estes negócios está guardada por seguranças equipados com detectores de metais, escolhendo de forma rigorosa os utilizadores a quem é permitido o acesso, sendo o critério mais apertado para os cidadãos etíopes, dado que os *firangi* entram sem grandes problemas ou demoras; os etíopes admitidos nestes locais são normalmente parte de uma classe média com gostos e costumes ocidentais, com poder económico para suportar o custo dos bens e serviços aí fornecidos, por regra bem mais caros do que noutros locais da cidade. Perto dos supermercados e centros comerciais grupos de crianças mendigam ou tentam de forma insistente vender produtos de pouca utilidade (lenços de papel, mapas, CD de música e cartões SIM), muitas vezes utilizando a venda como disfarce para sornateiramente subtrair algum dinheiro ou objecto de valor do saco ou bolsos dos seus presumíveis clientes.

Os *souks* ou quiosques são quase inexistentes, bem como os negócios informais de rua. Se por um lado os etíopes afirmam que a zona é para os *firangi*, muitos *firangi* acham a zona “aborrecida”, pouco etíope, feita para uma elite.

Ao contrário de outras zonas da cidade, como Arat Kilo, Piazza ou Lagare, aqui os minibus não param em qualquer sítio para recolher passageiros, pois Bole é considerado uma zona terminal, pelo que os minibus aguardam parados à espera de passageiros suficientes para completar a lotação e aí sim iniciar a marcha. De notar que este terminal informal se situa num viaduto perto do aeroporto, a cerca de 5 minutos a pé, não sendo porém - e tal como os táxis azuis - , admitidos dentro do recinto do aeroporto. Muitos etíopes e até alguns *firangi* mais acostumados à vida em Addis efectuam o trajecto do aeroporto até ao terminal para apanhar o minibus, dado que a viagem é muito mais barata, se bem que mais desconfortável em caso de se transportar bagagem de porão, por exemplo.

Os condutores e *weyala* queixam-se de que as autoridades não os deixam parar em Bole de forma mais livre, que implicam desnecessariamente com os minibus que circulam na área, que favorecem os taxis amarelos no aeroporto e azuis na rua. Não existe nenhum documento oficial que comprove esta teoria, porém não deixa de ser visível que o facto de os minibus se deterem menos vezes para apanhar passageiros tem efeitos na circulação em Bole, quer pedonal quer automóvel. Desde logo pela inexistência de paragens e abrandamentos de diversos minibus em mais do que uma faixa de rodagem, que acontece noutras áreas da cidade e possui um efeito de abrandamento geral do trânsito, pois todos os veículos que circulam atrás dos minibus reduzem também a velocidade, criando um efémero engarrafamento, muitas vezes aproveitado pelos peões para atravessar a estrada. Por outro lado, quem procura transporte concentra-se em áreas onde o minibus pára, ao invés de caminhar lentamente pela berma da estrada, olhando e sinalizando para que algum pare. Temos assim paragens, informais, onde as pessoas se concentram, procurando ganhar alguma relevância enquanto grupo, para que o minibus pare, o que no entanto raramente acontece, pois por norma vêm já lotados do terminal. Assim e apesar da distância ser longa, acaba por ser mais vantajoso caminhar até ao terminal, junto ao viaduto perto do aeroporto de forma a garantir lugar.

Outra consequência é a aparência mais ordenada e higienizada da área. Em Bole, para além de os minibus pararem menos vezes, circulam também menos veículos pesados do que noutras áreas da cidade como Churchill Avenue ou Arat Kilo.

Os táxis, em número exagerado tendo em conta a procura, encontram-se estacionados por cima dos passeios, perto dos centros comerciais e dos cafés, esperando que algum *firangi* procure uma corrida mais longa, até Arat Kilo ou a Piazza. Porém, apesar de circularem pela zona muitos *firangi*, normalmente pessoal afecto às embaixadas ou seus familiares, estes fazem-no acompanhados dos seus segurança/motoristas privados, utilizando veículos próprios. É frequente encontrar um veículo circulando em contramão, muitas vezes táxis que desta foram alcançam mais rapidamente um edifício que se encontra no

outro lado da rua, evitando ter de percorrer mais alguns quilómetros para poder efectuar uma inversão de marcha.

Os ritmos pedonais são claramente menos intensos do que noutras áreas da cidade: ao contrário do efervescente sector norte da rotunda de Arat Kilo, onde reina a confusão, a imprevisibilidade, o barulho e as actividades e encontros informais se multiplica, as ruas de Bole são bastante mais calmas, não existem tantas actividades informais, é possível caminhar sem chocar com outros transeuntes. Toda a área é relativamente estéril e hostil às actividades de rua, o que é piorado pelas constantes obras de melhoramento, que pretendem aliviar o trânsito, com a construção de um túnel e de uma estrada de Meskel até ao aeroporto.

Se os taxistas aproveitam para conversar encostados ao capot do seu carro, grupos de crianças correm pela berma da estrada, encontrar locais de paragem para conversar ou efectuar uma observação do local que não alguma esplanada de café ou pastelaria configura-se como uma missão quase impossível.

As barracas e habitações mais modestas quase não existem em Bole, sobretudo nas áreas mais centrais e próximas das grandes estradas, tendo cedido aos grandes interesses imobiliários, dando lugar a edifícios modernos de escritórios ou mesmo a condomínios privados; os negócios mais tradicionais foram substituídos por imitações locais do *McDonalds* ou *Starbucks*; proliferam restaurantes de comida estrangeira; em suma, toda a área se adaptou de forma a acomodar as necessidades da grande comunidade internacional que habita Addis Abeba, sendo que grande parte desta comunidade não se mistura com a população etíope, vivendo numa pequena bolha isolada da realidade etíope. Se não é incomum encontrar *firangi* nas ruas ou nos minibus, a grande maioria dos diplomatas e trabalhadores de organizações internacionais optam⁴⁶ por se deslocar ou em veículos de serviço ou em táxis. Muitos etíopes com quem falei efectuem uma associação mental entre veículos 4x4 e trabalhadores das Nações Unidas (UN) ou de Organizações não-governamentais (ONG)⁴⁷, ligação que justificam com o facto destes trabalhadores utilizarem este tipo de veículo durante o seu trabalho: “*Em qualquer cidade ou aldeia da Etiópia que exista uma missão internacional, basta procurar o melhor hotel, tem um jipe à porta.*”, afirmava um condutor de táxi que me conduzia por Comoros Road ao

⁴⁶ Opção muitas vezes motivada por imperativos ou regras de segurança internas das organizações para as quais trabalham.

⁴⁷ Estes, por sua parte, queixam-se que são muitas vezes recebidos com animosidade por parte das populações que vão ajudar, uma visão paternalista, desajustada da realidade que vê na cooperação internacional uma relação vertical, de cima para baixo, quando o modelo a seguir hoje em dia é claramente o de uma cooperação horizontal, baseada na troca de conhecimentos em situação igualdade. A não percepção de que a presença de estrangeiros, vivendo de forma ostensiva e luxuosa, distante das comunidades locais, pode ser considerada como ofensiva, é um dos grande problemas das organizações internacionais a operar na Etiópia, na sua grande maioria provenientes de um contexto anglo-saxónico.

passar por uma fila de empoeirados veículos todo-o-terreno estacionados em frente a um restaurante relativamente caro.

Curiosamente, pude confirmar esta afirmação em várias cidades etíopes, sendo impossível não reparar nos imponentes jipes das mais diversas proveniências, normalmente estacionados à porta dos melhores hotéis ou restaurantes. Parte da comunidade internacional procura claramente refugiar-se das difíceis condições de vida de Addis, das frequentes falhas de electricidade ou água, da omnipresente pobreza ou da poluição, refugiando-se em locais que oferecem um estilo de vida mais ocidental, mais europeu ou norte-americano. Bole é um desses locais, dado que oferece bens e serviços difíceis de encontrar noutros locais da cidade, habitações de boa qualidade; Bole, com as suas cervejarias alemãs, spas e padarias francesas assemelha-se para muitos a uma mini-Europa, um calmo refúgio de Addis. Uma área não etíope da cidade - ou não tão etíope. O comum cidadão etíope tem uma clara percepção deste fenómeno, bem como parte da população *firangi*, os preços praticados nos estabelecimentos comerciais ou para arrendar uma habitação em Bole são bastante mais elevados do que no resto da cidade. A procura por parte dos *firangi* criou um nicho de mercado, bem aproveitado por comerciantes locais ou alguns empreendedores que assim dinamizam a economia do quarteirão. Porém, esta dinâmica faz-se à custa do afastamento de clientes etíopes, que, com excepção de uma pequena elite, pouco usufruem destes estabelecimentos, pois os preços praticados, inflacionados devido à presença da comunidade internacional, não são compatíveis com os seus rendimentos.

Mais do que um lugar para viver ou para aceder a serviços, Bole tornou-se numa área quase exclusiva para *firangi* e para uma elite etíope com rendimentos mais elevados, sendo que o etíope comum a utiliza como ponto de passagem ou para trabalhar nalgum café ou supermercado.

Bole representa uma tentativa por parte de Addis Abeba de participar numa economia urbana global, desligando a cidade das interacções que no seu espaço ocorrem e das pessoas que nela vivem, promovendo o seu espaço e infraestruturas num pacote esteticamente tratado, numa imagem de si mesma.

Por outro lado, esta configuração do espaço enquanto área para *firangi*, com muitos espaços comerciais e de lazer, leva a um ordenamento dos fluxos pedonais e motorizados com resultados que influenciam a forma como a rua é utilizada:

- Dado que os minibus não param em qualquer lugar da rua, assiste-se a uma diminuição dos fluxos pedonais ao longo de Bole Road, passando estes a concentrar-se junto dos terminais de minibus. Os passeios, onde existem estão ocupados, quer por esplanadas quer por automóveis estacionados; muitas valas e buracos ocupam a terra batida que circula

outros troços da estrada; taipais e blocos de cimento a sinalizar obras impedem que se circule livremente em certas áreas; por último, dispositivos formais como semáforos ou grades metálicas regulam os tempos e espaços de atravessamento da estrada, que refira-se, nem sempre são cumpridos;

- Como uma grande maioria dos *firangi* ou etíopes que frequentam Bole Road não utiliza os minibus, assiste-se a um maior número de veículos individuais (automóveis particulares ou táxi) circulando pela zona em detrimento dos minibus. Esta situação conduz a um contexto propício a uma maior velocidade de circulação, seja durante a noite, pois não existem tantos congestionamentos causados pelos minibus na sua busca ou recolha de passageiros. Em contraponto, durante as horas de ponta, cedo pela manhã e ao fim do dia, intensificando-se a partir das 1600H, o trânsito fica mais compacto, com grandes engarrafamentos, sendo a pior das consequências a retirar destes engarrafamentos a concentração de emissões de CO₂ na atmosfera, criando um nevoeiro cinzento que confere uma tonalidade baça e doentia à cidade, tornando o ar, já rarefeito devido à altitude a que Addis está localizada, ainda mais difícil de respirar.

O paradigma de utilização do local difere do que encontramos noutros locais de Addis Abeba, os fluxos quer pedonais quer de trânsito motorizado encontram-se submetidos a uma disciplina mais rigorosa, que define as interações. A dicotomia hierárquica entre os papéis relativos do veículo automóvel e do peão é reforçada, o veículo automóvel particular (individual ou táxi) assume-se como o principal meio de transporte, o minibus representa a alternativa, cabendo a estes dois agentes o privilégio de utilização da estrada, permitindo-se-lhes ainda a invasão dos passeios para estacionar. Os peões são remetidos para o passeio (ou o que dele resta), submetendo-se à lógica inscrita no espaço e no tempo por dispositivos de segurança supostamente construídos para a sua segurança; paradoxalmente, estes dispositivos, na medida em que criam regras de segurança através da divisão e atribuição de parcelas do espaço urbano destinadas a cada utilizador, acabam por rigidificar o papel predominante do veículo automóvel, pois este consegue invadir o espaço destinado ao peão sem risco para os seus ocupantes, ao passo que um peão que invada o espaço destinado ao automóvel arrisca-se a ser atropelado.

A *Great Ethiopian Run* é uma corrida de 10kms organizada por uma ONG com o mesmo nome, que percorre grande parte da cidade e na qual participam milhares de corredores, *habessa* ou *firangi*, destacando-se figuras como o entretanto falecido primeiro-ministro

Meles Zenawi ou campeões olímpicos como Kenenisa Bekele. Este acontecimento é uma enorme festa colectiva na qual as ruas da cidade são invadidas por multidões provenientes de toda a parte, com o propósito de praticar desporto. Tendo participado na edição de 2012 da corrida, edição que se iniciou e terminou perto de Bole Road, travo, a caminho de casa, conhecimento, com um grupo de jovens etíopes, entre as quais Ayana, de 24 anos. Extremamente bonita e esbelta, diz-se modelo e professora de dança e o seu objectivo é ter uma carreira internacional, no Dubai ou até tornar-se hospedeira da companhia aérea nacional, a *Ethiopian Airways*, carreira para a qual diz encontrar-se em formação. Poderia ser uma jovem portuguesa ou americana que veste jeans justos e tops curtos, ouve música pop da moda como Beyoncé ou Rihanna, fala sobre moda, celebridades, tecnologias ou aspirações de vida; pouco se interessa por política nacional, sobre assuntos da actualidade económica ou aspectos tradicionais da vida etíope. Tal como a esmagadora maioria dos etíopes que conheci, tem um grande orgulho no seu país, na sua gastronomia, na beleza das paisagens e na sua história, mas pouco se identifica com um estilo de vida que possamos denominar como etíope, antes sim global, preferindo um hamburger a uma *injera*, consultando o seu telemóvel de forma bastante frequente para aceder às redes sociais. Para Ayana, que mora com a família em Lideta, as transformações urbanas que alteram a face da cidade são, na generalidade, boas: destroem-se bairros de lata feios e sem condições, constroem-se edifícios altos e modernos, centros comerciais e novos negócios emergem, fazendo com que o país e a população prosperem. Geram-se novas oportunidades, até para si, pois com a maior visibilidade da cidade e grande afluxo de *frangi*, aumentam também as chances de o seu trabalho ser notado ou ser descoberta na rua por algum olheiro ou funcionário de companhia aérea estrangeira.

Reconhece que os desalojamentos de populações urbanas que se vêm sem tecto devido às expropriações são a face menos boa do desenvolvimento, que o governo deveria encontrar soluções para as populações desalojadas, mas acredita também que esta situação é transitória e que, com a melhoria generalizada da situação económica do país, também estas populações verão a sua situação melhorada.

Critica os miúdos de rua, vendedores de lotarias, cartões SIM e outras bugigangas, afirmando que dão má imagem à cidade, não vislumbrando porém qualquer solução para o problema do trabalho infantil, senão esperar que a melhoria da economia permita que estas crianças possam estudar e deixar as ruas. Justifica a sua presença na cidade com migrações internas, populações rurais que chegam à cidade em busca de melhores condições de vida, não se apercebendo estas da dificuldade em arranjar emprego e alojamento na grande metrópole, concluindo que talvez muitas destas pessoas tivessem melhor vida no campo.

Piazza

Piazza é um dos principais centros comerciais da cidade. A mais marcante intervenção urbanística italiana na cidade foi concebida como um lugar de lazer, com cafés, restaurantes, esplanadas, lojas e um cinema, e durante a ocupação italiana marcava uma barreira entre a cidade “indígena” e a cidade “italiana”, após esse período foi reclamada pela população da cidade, transformando-se num dos mais agitados locais de Addis Abeba. Por Piazza entende-se a zona no topo leste da longa Churchill Avenue, cujo principal ponto de referência é a De Gaulle Square, que constitui a Piazza propriamente dita. Esta rotunda é um ponto muito central da cidade, com saídas para todas as direções importantes Merkato (Oeste), Siddist Kilo (Norte) Lagare (Sul) e Arat Kilo (Leste).

Na praça e ruas circundantes florescem negócios, como cafés com decorações vindos dos anos 30 lado a lado com modernos bares de sumos com mobílias em plástico e cores berrantes. Restaurantes, hotéis, cinemas, teatros, centros comerciais, bares, toda a zona vibra com intensidade, inundada por uma multidão sem fim. Circulam pela rotunda muitos automóveis particulares (táxis ou veículos privados), que se diluem pelas diversas saídas, com particular intensidade para Churchill Avenue e para a Haile Selassie Road que, saindo para Nordeste e através de Adwa Street, se conecta com Arat Kilo.

Toda a área da Piazza apresenta uma grande dinâmica em termos de ritmos pedonais. Um dos factores é o facto de a área servir como um “hub” de distribuição de passageiros pela cidade, pois para além de um terminal formal de autocarros *Anbessa* na área, existem ainda terminais informais de minibus em todas as saídas, possibilitando ligações a Bole, Meskel Square, Lagare, Arat Kilo ou ao Merkato.

A área é servida por diversos estabelecimentos comerciais, que procuram responder às necessidades de um público efémero, que atravessa a área de passagem, existindo muitos expositores junto à rua com todo o tipo de produtos, livros, CD, DVD, guias, malas, lenços; muitos vendedores de rua vendem lenços de papel, mapas da cidade ou cartões SIM. Dado que a área é extremamente popular entre turistas que pretendem afastar-se dos luxuosos hotéis da área de Bole ou Meskel Square, inúmeros guias não oficiais oferecem os seus serviços, lançando frases ou simples palavras em várias línguas, normalmente em inglês, francês, espanhol, italiano ou até em português. Estes guias, que oferecem um passeio guiado pelos principais pontos da cidade a troco de alguns *birr*, cervejas ou tabaco, são na sua grande maioria jovens que, vindos de diversas partes da Etiópia, procuram na miragem urbana de Addis Abeba melhores condições de trabalho, acabando por engrossar a enorme massa de desempregados, muitas vezes sem abrigo, que diariamente vagueiam pelas ruas da cidade em busca de algo com que garantir a sua subsistência, dormindo em hotéis ou pensões baratas



Foto: Grupo de mulheres vendendo fruta na rua

A elevada taxa de inflação (acima dos 20%) faz disparar os preços dos itens mais básicos para a subsistência, efeito semelhante ao que a especulação imobiliária exerce sobre as casas ou terrenos, ao qual acrescem ainda as expropriações que desalojam a população, em muitos casos sem direito a realojamento - e nos casos em que este tem lugar acontece em locais distantes dos centros da cidade. Deste modo, o número de sem abrigo é bastante elevado, passando a noite enrolados em *gabis* em ruas escuras, junto a muros de edifícios governamentais, museus ou debaixo de viadutos. A falta de casas de banho públicas faz com que seja usual encontrar homens urinado contra as paredes, em locais mais ou menos reservados, recantos que costumam ter um cheiro nauseabundo. Em 2011, diversos informantes garantiam que não existiam mulheres grávidas ou com crianças a viver na rua, situação que se tem vindo a alterar, pois em 2013 já encontrei algumas mulheres vivendo com os filhos debaixo de viadutos.

Existem cerca de 30.000 crianças de rua na Etiópia, 17.000 em Addis Abeba, grupos de crianças que órfãs ou abandonadas pelos pais, mais de metade dos quais vive na

rua, subsistindo através da mendicidade ou da generosidade alheia, polindo sapatos, de pequenos golpes, tornando-se carteiristas ou furtando por esticção. Apesar de não existir criminalidade violenta nas ruas, bastante seguras seja de dia seja de noite, existem carteiristas e pequenos esquemas de roubo nos locais mais turísticos e nos transportes, nos quais é frequente participarem ou serem autores crianças.

Com roupas sujas e rasgadas, muitas vezes envergando camisas contrafeitas de clubes de futebol ingleses das selecções brasileira ou portuguesa que, por preferência ou por facilidade de aquisição, parecem ser as mais populares nas ruas da cidade, é comum verem-se grupos de crianças por toda a cidade, correndo pelas ruas, jogando futebol pelos descampados ou abordando algum *firangi*. As transformações e crescentes desigualdades sociais afectam de forma particularmente forte as crianças órfãs e sem família em meio urbano que, sem protecção de estruturas sociais de apoio formais ou tradicionais, à mercê de uma sociedade em mutação, aumentando fortemente as chances de se tornarem delinquentes ou dependentes de substâncias como o tabaco, a droga ou o álcool (Save the Children 2010: 16).

Conheci algumas destas crianças enquanto caminhava pela cidade: gritando insistentemente “*firangi*” à passagem de um estrangeiro, por entre algumas frases de inglês como “*hello*”, “*good morning*”, “*how are you*”, “*sister*” ou “*brother*” pretendem alguns *birr*, contentando-se por vezes com uma pastilha elástica, um pacote de batatas fritas ou até uma simples caneta bic. Teddy, diminutivo de Tewodoros, nome bastante comum, aproximou-se certo dia da mesa do café em que me encontrava, na Piazza, vendendo alguns cartões SIM, lenços de papel e pastilha elástica. Não precisando de nada, acabo por comprar umas pastilhas elásticas por alguns *birr*. Aparenta estar enfeitiçado pelo meu caderno de notas, cheio de rabiscos, repetindo, como se de um mantra se tratasse, a palavra “*bic*”, que lhe ofereço após perceber que pretende uma caneta. Estendo-lhe algumas folhas brancas, nas quais rabisca alguns traços, talvez para experimentar a caneta. O empregado do café apronta-se a expulsar o jovem, que aparentar ter uns 6 ou 7 anos; digo que não há problema, porque não está a chatear. O empregado explica que estes jovens incomodam os “*firangi*”, pedindo e vendendo bugigangas, noutras vezes entrando em esquemas para ludibriar e roubar, dando má imagem ao negócio e à cidade. O senhor da mesa ao lado, 50 ou 60 anos, intromete-se na conversa, afirmando que muitas vezes a culpa é dos próprios “*firangi*”, que, ou para não ser incomodados ou porque julgam estar a ser altruístas, dão dinheiro aos jovens, não percebendo que assim apenas incentivam este comportamento. Afirma que nos seus tempos de juventude nada disto acontecia, não existiam crianças a pedir, sobretudo a “*firangi*”; hoje em dia, prossegue, a cidade cresceu muito, desenvolveu-se, muita gente chegada do resto do país não encontrou em Addis as condições que esperava encontrar, morando onde calha, em casas de familiares ou

amigos já sobre lotadas ou, nos casos mais desafortunados, na rua. Para o empregado de mesa, parte do problema reside também na forma como hoje em dia existem mais objectos de desejo do que no seu tempo; quer seja através da televisão, da publicidade ou do comportamento muitas vezes ostensivo dos “*frangi*” a utilizar objectos localmente considerados de luxo (relógios, roupas de marca, telemóveis, computadores), a juventude actual vê nestes objectos símbolos de prestígio, não apenas para uso pessoal mas sobretudo uma fonte de rendimento, algo que podem vender por centenas de *birr*. O cliente ri-se, afirmando que no seu tempo, se roubasse sequer uma peça de fruta para comer, seria severamente punido. Teddy, que pelo meio, afirma viver com a mãe e irmãos, andando durante o dia (e parte da noite, segundo o empregado do café que o reconhece) pelas ruas da cidade com amigos da mesma idade e um pouco mais velhos até, nas suas palavras, brincando. Após partir, o empregado confia-me que Teddy muitas vezes dorme na praça com um grupo de amigos, muito provavelmente não frequenta a escola nem se lhe conhece a mãe. Vive nas ruas, com amigos, vivendo de pequenos biscates ou enganando “*frangi*”. O cliente, que se prepara para partir, aconselha-me a nunca dar dinheiro a estas crianças, por muito pouca que seja a quantia, será preferível oferecer uma caneta ou um bolo, pois este comportamento estraga as crianças, incentiva-as a pedir.

Um dos problemas que a sociedade urbana etíope enfrenta nos próximos anos resulta precisamente da perda de referências tradicionais por parte da juventude, que envolvidas numa sociedade cada vez mais próximas dos valores capitalistas, com um fosso entre os (muitos) muito pobres e uma classe média emergente. Seguramente seria necessário melhorar ou criar instituições e estabelecimentos de acolhimento e providenciar cuidados de saúde para este grupo, bastante presente nas ruas da cidade, do qual de acordo com estudos recentes (Save the Children 2008), 30% se encontram seriamente doentes, sem acesso a cuidados de saúde.

A Piazza é um dos locais mais frequentadas por estas crianças, habitualmente sentadas perto da paragem de minibus da saída da De Gaulle Square para a Haile Selassie Street, observando os acontecimentos do quotidiano. O local é estratégico, pois a Haile Selassie Street é uma das mais frequentadas da zona, com muitas *bunna bet*, cafés e “*frangi*”. As filas de veículos circulando ou estacionados parecem não ter fim, nos passeios muita cor, mulheres com roupas mais tradicionais e chapéus de sol coloridos cruzam-se com jovens de jeans que olham para as montras das lojas de roupa urbana antes de entrar num café. Várias lojas, muitas lojas de produtos electrónicos e ourivesarias, supermercados, cafés ocupam elegantes edifícios de construção italiana que, à medida que caminhamos em direcção a Adwa Street vão cedendo o seu lugar a modestas casas construídas com telhas de zinco, barro e pedaços de madeira ou mesmo a barracas feitas de plástico. Tal como os edifícios, também a estrada e passeios se vão degradando à medida que nos afastamos

da De Gaulle Square: aí, existem barreiras metálicas separando o trânsito automóvel e trânsito pedonal, passadeiras para atravessar a rua, que vão desaparecendo à medida que nos afastamos da praça central.

Paradoxalmente, apesar de toda a regulação existente, é nesta área onde existem maiores conflitos entre peões e veículos motorizados, pois as regras (formais e informais) de utilização do espaço urbano e infraestruturas que o compõem (entre as quais as destinadas à segurança dos peões) requerem uma leitura objectiva não sujeita a interpretações: o não cumprimento ou desrespeito, por exemplo, de uma passadeira ou sinal vermelho pode significar ser atropelado por um veículo, tal como pular um gradeamento metálico ou uma barreira divisória entre as vias da estrada. A não compreensão da importância de obedecer a esta regra na interacção entre peões e veículos motorizados pode acarretar consequências para a saúde do peão, que pode ser atingido por um veículo; para o condutor do veículo motorizado, protegido pelo chassis, as consequências são as punições previstas por lei, isto se for apanhado, pois muitos condutores fogem do local do acidente/atropelamento, de forma a escapar impunemente às responsabilidades. Em muitos casos, e de acordo com Yon, um médico do *Black Lion Hospital*, deixam as vítimas agonizando na berma da estrada, chegando até, em casos extremos, a tentar tirar-lhes a vida, de forma a que estas não os possam denunciar às autoridades. Não é assim de estranhar que muitos peões adoptem, de forma consciente, comportamentos e cuidados redobrados ao atravessar a rua em passadeiras ou outros locais onde existem dispositivos de segurança, tais como semáforos ou passagens aérea, pois têm a percepção da existência de um grande número de atropelamentos nesses locais. A travessia faz-se de forma o mais rápida possível, por vezes tentando-se auxiliar crianças ou idosos a atravessar em segurança, amparando-os ou tentando acalmar os condutores através de sinais corporais. Esta percepção de que os dispositivos de segurança que deveriam proteger os utentes mais vulneráveis da via, os peões, assenta na assunção do papel relativo do peão numa hierarquia onde os mais fortes são aqueles que detêm uma maior capacidade de infligir dano no outro (Freitas-Branco 2003). É o condutor do veículo automóvel que mais dano pode infligir ao peão, o contrário dificilmente sucederá; por outro lado, face a uma interacção com um veículo pesado, o condutor de um veículo ligeiro sentirá, ao medir os prós e contras de um conflito, que o o veículo pesado poderá causar-lhe danos importantes, quer na viatura quer no seu corpo. Este pensamento porém, não é transposto para as interacções entre condutores e peões, quando afinal, todos são peões: é o veículo automóvel que, proporcionando ao condutor uma autoridade para impor a sua vontade, funciona como agente mediador nestas interacções. Como explica David Graeber (2004), tal como nas interacções entre a autoridade e os cidadãos, é a arma, símbolo do monopólio da imposição coerciva da lei que o estado atribui aos agentes das diversas forças de autoridade, que permite a essas forças

impor a sua vontade sem necessidade de dialogar, excluindo também a possibilidade de ver o mundo pelos olhos do outro, de adoptar o seu ponto de vista (Graeber 2004). O veículo automóvel exerce o mesmo efeito sobre quem o conduz, funcionando os códigos da estrada e dispositivos de segurança como agentes mediadores que, compartimentando os diversos utilizadores do espaço através da atribuição de espaços e trajectos específicos, reforça essa autoridade, cristalizando uma hierarquia. O condutor não só é dispensado da necessidade de se colocar no papel do peão, como percebe ainda a estrada como o “seu” espaço, que o peão invade. A perda do ponto de vista do “outro”, das suas necessidades, processo gerador de compreensão e empatia, leva a uma visão mais fria e funcionalista do espaço público, mais consentânea com a cidade moderna, próxima dos desenhos e concepções que os planeadores urbanos colocam sobre o papel (Gomes da Silva 1994; 2003).

A não compreensão das necessidades do outro gera conflitos entre os diversos utilizadores do espaço, bem como apropriações improvisadas e inventivas do mesmo: burros ou vacas percorrem as ruas de Addis, lado a lado com os veículos motorizados ou peões, espaços com sombra por debaixo de edifícios ou de passagens aéreas são utilizados para negócios de rua, berma de estrada utilizadas como banco para descansar ou esperar o minibus são alguns exemplos.



Foto: Aspecto de um mercado.

Uma concepção dicotômica da cidade (espaço para peões/espaço para veículos), mediada por regras formais (Código da Estrada, infraestruturas cuja utilização depende da compreensão dessas regras) não auxilia na mitigação destes conflitos, parecendo até aprofundá-los: os condutores, percebendo a estrada como “sua”, buzina na aproximação aos peões que, inconscientemente ou como desafio a atravessam fora dos locais e tempos permitidos, efectuam manobras a rasar a massa humana, ao mesmo tempo que gesticulam ou vociferam de forma ameaçadora.

A não coincidência de planos de realidade entre os utilizadores do espaço urbano, numa cidade com mais de 5 milhões de pessoas, oriundas de diversas zonas do mundo, possuidoras de distintas concepções sobre a vivência urbana é um aspecto muito marcante em Addis Abeba. A importação de modelos urbanos vindos do exterior não leva em conta estas diferenças, o espaço é concebido de forma cartesiana e asséptica, ordenando os vários elementos numa folha em branco, criando regras (cultura) para impor organização num espaço cuja pureza ancestral foi pervertida pela desorganização criada pela anárquica natureza humana (natureza). Esta concepção normativa do espaço enquanto criador de ordem não se coaduna com a imprevisibilidade, com as apropriações criativas do espaço nem contempla um necessário tempo de ajustamento dos comportamentos humanos ao espaço: na Piazza, as interações processam-se de forma muito mais natural do que em Arat Kilo ou sobretudo em Bole. A implementação desta nova forma urbana (Piazza) foi planeada na década de 30 dos anos 90 pelos invasores italianos, tendo o tempo entretanto decorrido permitido uma habituação dos utilizadores à dinâmica temporal e espacial da zona, habituando e resocializando-se de acordo com as suas características específicas. Hoje em dia as interações, confusas e anárquicas para o olhar exterior, acontecem de forma fluida e os momentos de conflito são menores do que em Bole ou Arat Kilo, onde as recentes intervenções, ainda a decorrer, moldaram o espaço de forma muito significativa, sem que tenha ainda decorrido um período de tempo necessário para a resocialização dos utilizadores à nova configuração espacial.

As apropriações que não obedecem a estas normas e as utilizações informais que alteram as dinâmicas propostas para os locais são vistas como “perturbações” à ordem e à segurança, muito por culpa da aleatoriedade que imprimem no mesmo. Na Piazza estas perturbações parecem ser toleradas por parte das autoridades competentes, ao contrário do que sucede em Arat Kilo ou em Bole, onde as intervenções urbanísticas são mais profundas e o controlo dos ritmos e horários, quer através de operações forçadas de segurança, quer através da introdução de infraestruturas ou sistemas de gestão. Este tratamento parece fundamentar-se na assunção da Piazza como uma área comercial de mistura, de fusão entre as diferentes camadas da sociedade, ao passo que Bole ou Arat Kilo são áreas mais administrativas e de serviços, frequentadas por políticos locais e diplomatas estrangeiros,

sendo necessário assegurar não só a segurança desses locais, mas também transmitir uma imagem dessa segurança, vista como ordem e previsibilidade.



Foto: Especiarias num mercado

As apropriações que não obedecem a estas normas e as utilizações informais que alteram as dinâmicas propostas para os locais são vistas como “perturbações” à ordem e à segurança, muito por culpa da aleatoriedade que imprimem no mesmo. Na Piazza estas perturbações parecem ser toleradas por parte das autoridades competentes, ao contrário do que sucede em Arat Kilo ou em Bole, onde as intervenções urbanísticas são mais profundas e o controlo dos ritmos e horários, quer através de operações forças de segurança, quer através da introdução de infraestruturas ou sistemas de gestão. Este tratamento parece fundamentar-se na assunção da Piazza como uma área comercial de mistura, de fusão entre as diferentes camadas da sociedade, ao passo que Bole ou Arat Kilo são áreas mais administrativas e de serviços, frequentadas por políticos locais e diplomatas estrangeiros, sendo necessário assegurar não só a segurança desses locais, mas também transmitir uma imagem dessa segurança, vista como ordem e previsibilidade.

Nas ruas e ruelas que se espalham por volta da Piazza, alguns bares e locais de diversão nocturna, fechados durante o dia deixam antever a multiplicidade de utilizações que a área alberga, pois o local após as 20H00 transforma-se num dos grandes pólos de atracção

da cidade. O tom dourado da luz do sol dá lugar a um arco íris de *néon*, a intensidade de circulação dos veículos diminui e o seu som é substituído por música de etíope, com alguns *hits* internacionais à mistura, que saem, distorcidas pelo exagerado volume a que são tocadas, das portas dos bares obscuros, onde corpos dançam a um ritmo frenético. Prostitutas ocupam esquinas próximas da De Gaulle Square, onde grupos de meninos de rua dormem em grupo, tapados por mantas rotas. Grupos de pessoas, maioritariamente do sexo masculino caminham pelas ruas, alguns namorados saem de um café, homens urinam em recantos escuros e um adulto, sexo masculino, notoriamente embriagado, ensaia um monólogo no meio da estrada. Grupos de homens adultos circulam em automóveis privados, com alguma velocidade, aproveitando o facto de as ruas se encontrarem semi-vazias, sem minibus (que cessam o serviços por volta das 2200H), ouvindo música a bom som, muitos empunhando garrafas de cerveja ou até *whisky* de produção local. O barulho vindo dos bares e cafés aumenta, como numa feira, invadindo as ruas em vagas sonoras que criam uma cacofonia complementar às luzes quentes que iluminam os seus interiores ou reclames luminosos.

O som mais associado à música etíope é o do *masinko*, instrumento similar a um violino com apenas uma corda, que associado ao exotismo da língua amárica, imprime ao ambiente nocturno um tom hipnótico, como que saído de um transe ou de uma realidade alternativa. Caminhar de noite pelas ruas de Addis remete para uma experiência onírica, onde a omnipresença do som se mistura com os aromas de comida e bebida, criando um ambiente contrastante com o barulho e CO2 emitidos pelos veículos durante o dia.



Foto: O interior de um táxi

A noite na Piazza é o complemento directo do dia, uma mutação onde as características e ocupações do espaço e dos seus utilizadores durante a noite são uma transformação dos mesmo elementos, o ruído (trânsito/música), a agitação (veículos/pessoas), a função (comércio/diversão).

O papel do automóvel enquanto agente mediador das interacções e movimentações na ruas é reduzido, passando o peão a estar no centro das interacções. No entanto, se é verdade que existem menos veículos circulando, logo maior liberdade para que os peões possam ocupar as ruas, é também verdade que o perigo não é menor, antes pelo contrário: a fraca iluminação, quando existente, quer das ruas, quer dos veículos, não permite ao condutor vislumbrar toda a extensão da rua e seus ocupantes nem a estes uma clara percepção da velocidade a que o veículo circulam. Também a proximidade de bares, *souks* e outros locais onde se consomem bebidas alcoólicas leva a que existam muitos condutores alcoolizados, sendo que as operações de fiscalização por parte das autoridades não são frequentes.

Assim, a uma rua nocturna mais incerta e despida de automóveis corresponde, por parte dos peões etíopes, um maior receio em caminhar devido ao comportamento dos condutores que, por sua vez, percebem esse (seu) espaço vazio como um convite a andar mais rápido. O automóvel continua assim sendo o elemento definidor das interacções que decorrem nas ruas e estradas, com a agravante de a menor intensidade de trânsito proporcionar condições para manobras mais velozes e arriscadas, à qual devemos somar a excitação produzida pelo frenético ambiente nocturno da cidade.

É também importante notar que o período entre a sua concepção (década de 1930) e os nossos dias permitiu que os utilizadores da Piazza se apropriassem da mesma, adaptando-a e adaptando-se, num processo dialéctico os seus usos e costumes. Assim, apesar de todo o aparente caos e confusão que se apresentam ao primeiro olhar, a Piazza conserva as funções para as quais foi planeada - centro de comércio e diversão -, funcionando também, em conjunto com a Churchill Avenue, como um tampão, que atrai um determinado tipo de público (mais direccionado para o lazer e diversão), afastando-o de outras zonas (como Bole). A divisão entre cidade indígena e cidade moderna preconizada pelos italianos dá hoje lugar a uma cidade polarizada entre espaços para classes mais desfavorecidas da população e espaços para as classes mais abastadas (num eixo Sul-Norte que começando em Bole, sobre por Meskel Square até Arat Kilo).

Meskel

Situada a sul da cidade, entre Arat Kilo e Bole, Meskel Square é o grande ponto de encontro e comemoração da cidade.

Esta praça cujo nome deriva do festival Meskel que a 12 de setembro de cada ano comemora o momento da revelação do crucifixo (*meskel* = cruz) à Imperatriz Helena, mãe do imperador Constantino, juntando milhares de pessoas, desde sacerdotes, políticos, etíopes ou *firangi*, das mais diversas proveniências, para assistir às comemorações e sobretudo à demera, uma alta pilha de madeira que será ardida, criando uma fogueira que, começando a meio da tarde ilumina o centro da praça noite dentro. Toda a noite é de festa, comemorando-se também o fim da época das chuvas e início do *tseday*, a primavera e época das colheitas.

A monumental praça encontra-se na intercepção da Ras Mekonne Street (de Oeste, direcção a Lagare), a Menelik II Avenue (Norte, Arat Kilo), da Jomo Kenyatta Street (Leste, Kazanchis) e da novíssima e ainda em fase de finalização (fevereiro 2013) Africa Avenue (Sul, direcção Bole), que construída sobre a antiga Bole Road e por terrenos alvo de expropriação, ligará o centro da cidade ao aeroporto reduzindo o tempo e o caminho entre as instituições internacionais e aquela que é a grande porta de entrada no território etíope.

Meskel é o centro, não geodésico, mas em termos de actividades e celebrações: festivais religiosos, comemorações desportivas, comícios políticos, tudo se centra nesta praça, ponto de convergência e passagem dos minibus que circulam entre os diversos bairros de Addis. Os táxistas tendem a evitar passar por Meskel, pois temem congestionamentos na praça e nas ruas para aí se interceptam, nomeadamente a Bole Road e a Jomo Kenyatta Road, duas vias muito concorridas. Nas proximidades encontramos um museu e um monumento evocativos das vítimas do “*Terror Vermelho*”, nome dado ao período do regime soviético; terminais de autocarros, alguns edifícios de serviços e/ou governamentais, com destaque para o Ministério do Desporto e da Juventude, situando-se o Estádio Nacional entre a praça e Lagare, estádio que acolhe a Selecção Nacional de futebol, jogos do campeonato etíope ou eventos de atletismo, desporto de maior popularidade no país.

Em forma de semicírculo, qual anfiteatro grego, com uma escadaria a subir para sul, a parte central é constituída de terra batida a sul, asfaltada a norte, na parte destinada aos veículos automóveis, com 10 faixas de rodagem (5 em cada sentido, divididas por um separador central), impossíveis de atravessar de uma só vez, mesmo para alguém na plenitude das suas faculdades físicas. O número de faixas de rodagem é meramente indicativo, pois as marcações a tinta no asfalto são inexistentes, tal como o respeito pelo número de faixas ou sentido do trânsito. Os veículos circulam de qualquer maneira.

Nas extremidades Leste e Oeste da praça existem passadeiras para travessia de peões, as quais são atravessadas pelos peões em passo de corrida, trazendo à memória um popular jogo de computador da década de 80, onde o utilizador deveria fazer um sapo atravessar a estrada pela qual circulava um intenso trânsito, tarefa hercúlea⁴⁸. Por volta da praça, até mesmo pelas estradas que a circundam, a circulação de pessoas é intensa, mesmo se a sensação de calor, intensificada pelo CO2 expelido pelas incontáveis viaturas que passam, tornam o ar quase irrespirável, a sensação de cansaço é permanente e as pernas parecem pesar a cada passo que damos.

Apesar do ambiente alguns jovens jogam futebol, outros praticam *jogging*. Jovens a praticar qualquer tipo de desporto são uma constante na cidade, pelas ruas ou pelo seus vários descampados e espaços não-edificados, alguns cobertos de relva, outros apenas de terra batida. Com bolas de futebol antigas e gastas, com garrações ou bolas de trapos, normalmente descalços para não estragar o calçado, envergando equipamentos desportivos alusivos a grandes clubes ou seleções estrangeiras, a presença destes grupos de jovens, por vezes acompanhados de um monitor ou treinador, lado a lado com o intenso tráfego automóvel remete para o campo das possibilidades de ocupação do espaço público de Addis Abeba, hoje em dia reduzidas por via do trânsito automóvel.

O futebol é umas das grandes paixões da população masculina etíope com menos de 30 anos, com especial destaque para o futebol inglês, que assume grande visibilidade devido às transmissões televisivas que, por satélite, alcançam a maioria da população, habitualmente em cafés. Muitas vezes estas paixões são exacerbadas para além do limite do razoável, o que à mistura com o muito álcool, acabando por vezes em violentas rixas nocturnas dentro dos cafés iniciadas por uma pequenas divergência em relação a um resultado ou sobre qual o melhor jogador. Os jogadores e treinadores portugueses gozam de grande popularidade, com destaque para os que participam por clubes ou pela selecção nacional em grandes competições internacionais, mas mesmo aqueles que já se retiraram há alguns anos estão ainda na memória de muitos etíopes. A participação da selecção etíope na edição de 2013 da Taça de África (CAF), onde apresentou um futebol agradável, cotando-se como uma das surpresas da edição, aumentou o fervor nacional pelo futebol, passando jogadores nacionais relativamente desconhecidos a quase heróis nacionais, cujo nome se encontra na ponta da língua até dos fãs menos informados. Por ocasião desta participação, os cafés com televisão encontravam-se lotados para a transmissão dos jogos da Etiópia e um ecrã gigante colocando em Meskel Square atraía multidões envergando as cores nacionais, bem como t-shirts, à mistura com t-shirts e cartazes de apoio ao (então) recém-falecido primeiro-ministro Meles Zenawi.

⁴⁸ O seguinte vídeo, disponível no YouTube, permite ter uma ideia mais precisa da dificuldade em atravessar a praça: <http://www.youtube.com/watch?v=UEIn8GJIg0E>

Praticar desporto, sobretudo ao ar livre, seja *jogging*, futebol, até mesmo *yoga* ou *tai chi* são actividades comuns em grande parte das cidades europeias, preferencialmente em áreas verdes ou espaços reservados a peões. Em Addis Abeba não encontrei nenhum *frangi* praticando desporto ao ar livre, preferindo todos com quem contactei por aulas privadas ou ginásios, locais fechados, seguros, abrigados do trânsito e da poluição.

De facto, recuando até à minha primeira noite em Addis Abeba, uma recordação marcante foi a viagem de táxi na madrugada de uma noite quente de setembro, pois as fracas luzes do táxi rompiam a escuridão das ruas e estradas mal (quando) iluminadas para revelar pessoas praticando desporto, correndo não apenas nas bermas, mas no meio da estrada, sem qualquer tipo de sinalização ou colete reflector, muitas vezes envergando vestimentas escuras, como que num aleatório ritual suicida. À pergunta e sobretudo à minha estupefacção sobre o porquê de correr de manhã, no escuro, envergando roupas escuras, alguns dos etíopes com quem conversei e que praticavam *jogging* a esta hora respondiam com igual estupefacção mas direccionada para mim, porquê estranhar algo tão simples como aproveitar o fresco da manhã para correr? O reconhecimento do perigo existe, tal como respeito pelas viaturas e pelas infraestruturas rodoviárias, muitas vezes é o inverso (respeito pelos peões) que parece não existir, e a percepção da ameaça colocada pelo veículo automóvel amenizada pelo convívio diário parece ser amenizada pela convivência diária com a imprevisibilidade do trânsito, com a lotaria que é atravessar a estrada, mesmo numa passadeira. Porém, está presente também uma faceta de resistência, da não abdicação de um direito, o de caminhar ou utilizar a estrada, por medo ou receio do que poderá acontecer.

Certa tarde, numa esplanada na zona de Meskel, sou abordado por um etíope, com cerca de vinte e poucos anos, que afirma conhecer-me⁴⁹. Afirma ter chegado recentemente a Addis vindo de Jijiga, capital da região Somali etíope, em busca de melhores condições de vida. Rapidamente surgiu o porquê da minha presença em Addis. Este jovem *rastafari*, pobre e em busca de emprego, cuja maior ambição é, tal como muitos outros jovens da sua idade emigrar para Seattle, onde supostamente terá família à sua espera, afirma não gostar de automóveis, dizendo que muitos jovens tinham medo dos automóveis, ao contrário dos mais velhos, que gostavam de automóveis. Questionado sobre o porquê desse medo pelo veículo automóvel, referiu que o mais velho do seus sete irmãos era condutor de minibus no Quênia, tendo em 2007 sofrido um acidente que quase lhe custou a vida. Para este jovem, de nome Tekeba, o veículo automóvel é um objecto associado aos italianos e à ocupação, ao estrangeiro. Algo não-etíope, que a pouco e pouco coloniza o país, sendo no fundo, perfeitamente desnecessário. Perguntei ainda porque razão tantos etíopes na casa dos vinte anos ambicionavam ter um automóvel, ao que respondeu com o estatuto que o

⁴⁹ Atribuindo-me durante o processo a nacionalidade italiana.

veículo automóvel, veículo dos europeus e dos ricos etíopes, confere. Gosta da zona de Meskel porque é ampla, arejada e muito frequentada por jovens da sua idade; assinala como pontos negativos da área o muito trânsito, a falta de lugares à sombra e alguma insegurança nocturna.

Dois aspectos relevantes ressaltam deste pequeno diálogo:

- A realização da impossibilidade de vir a adquirir um veículo. Para Tekeba, como para muitos etíopes sem recursos, o automóvel é um objecto de luxo, que diferencia os ricos e os (muito) pobres. Na Etiópia, a maioria da população não consegue aceder a objectos ou objectivos relativamente comuns: emprego, casa, água, esgotos, electricidade, roupa, uma bola de futebol ou até uma caneta. Como curiosidade, notei logo nos primeiros dias em Addis Abeba, que as ruas da cidade se encontravam, um pouco por todo o lado, completamente desprovidas de lixo, assepticamente limpas, mesmo na ausência de caixotes de lixo. A resposta para este enigma foi-me dada pelo porteiro de um edifício e confirmada pelo meu olhar: ao ver uma jovem *frangi* deitar fora um embalagem cartonada de batata frita estilo *Pringles* vazio, um grupo de crianças etíopes correu para o mesmo, debatendo-se para ficar com este precioso brinquedo, que confere prestígio ao seu detentor, em virtude de poder ditar as regras do jogo, como o dono da bola. Um automóvel é o brinquedo para os adultos, conferindo igualmente prestígio e poder;
- Símbolo ligado ao modernismo italiano - a pátria da *Fiat*, da *Ferrari* ou da *Ducati* -, é assumido por muitos etíopes como um objecto simbólico do estrangeiro. Os etíopes são exageradamente nacionalistas e orgulhosos das sua história e das suas tradições, até ao ponto de parecer arrogância. O automóvel invadiu e colonizou as ruas de Addis, observam-se diariamente manifestações negativas contra a sua presença: desde crianças a tentar pontapear ou apedrejar veículos que passam em frente ao *Green Valley Hotel* em Arat Kilo até etíopes, com cerca de 30/40 anos, completamente ébrios urinando, em pleno dia, para os veículos que passam pelas ruas de Kazanchis.
- O grave acidente sofrido pelo seu irmão, em 2007, que alertou Tekeba para os perigos decorrentes do processo de motorização. Apesar de afirmar que já antes desse acidente “*temia a velocidade*”, Tekeba possui, por experiência própria, conhecimentos que lhe permitem avaliar.

Será que a percepção etíope que associa o automóvel, os projectos urbanísticos para o desenvolvimento urbano, os edifícios espelhados e condomínios fechados, aos *firangi* e aos privilegiados

Algo que atrai na Etiópia é a falta de linearidade nas interações pedonais e no caminhar. É possível andar por onde e como queremos, sendo o melhor exemplo o subir as escadas, onde não é necessário andar encostado à direita para evitar chocar contra outros transeuntes. Na Europa Central, até nas escadas rolantes nos encostamos à direita, tal como um automóvel na estrada, de forma linear, certa, cartesiana, com a precisão de um relógio suíço. No Sul da Europa, especialmente em Portugal, onde as influências africanas estão mais presentes, este processo não é tão preciso nem completamente efectivo, mas existe, está presente nas mentes e hábitos dos utilizadores. Em Addis Abeba, caminhar pela rua ou subir umas escadas é como nadar contra uma corrente de gente sem contudo nos acertar. Inexplicavelmente, todo este processo não-linear e completamente desprovido de norma corre bem, a regra desaparece e o caminhar torna-se livre e agradável, apesar de todos os inconvenientes da rua, como a poluição ou o mau estado do pavimento. Será o caminhar no meio da rua enfrentando o violento tráfego, o não obedecer a regras ou sinais de trânsito ou a ocupação, mesmo temporária, de espaços urbanos formas de resistir ao processo de desenvolvimento da cidade e à crescente dependência dos cidadão em relação à ferramenta automóvel, vistos como objectos estranhos e perturbadores da estrutura social existente?

Foi-me relatado que em 2005, em forma de protesto contra o resultado das eleições, teve lugar uma gigantesca greve dos transportes, com uma adesão quase total, não existindo nas ruas da cidade nenhum minibus ou táxi a trabalhar. O resultado esperado seria no sentido de perturbar o funcionamento da cidade, impedindo os cidadãos de efectuar movimentos pendulares, alcançar os seus empregos, casas, negócios, escolas ou afazeres do dia a dia. O resultado efectivo foi que as ruas da cidade se encheram de gente que caminhava para chegar a esse locais, mesmo que distâncias consideráveis. Se, por um lado, o veículo motorizado se constitui como uma ferramenta no novo ordenamento geográfico da cidade, não é um objecto essencial, indispensável para o quotidiano etíope. Na falta de transporte, os etíopes caminharam até ao seu destino, mostrando um relativo desprezo pelo veículo motorizado e transformando, ainda que momentaneamente, as ruas da cidade num local calmo e aprazível.

É verdade que a mudança de paradigma está aí, cada vez mais os cidadãos aderem ao veículo motorizado, partilhado ou individual, como forma de se deslocar numa cidade cuja reconfiguração, policêntrica, com bairros de serviços e bairros habitacionais, requer essa adesão. Também os peões mais jovens, educados e a habituados desde cedo a conviver com o veículo motorizado parecem incorporar e respeitar as norma e regras

que a presença deste impõe, utilizando passadeiras, respeitando semáforos, num processo ainda incompleto e reversível.

Kazanchis

Situada a oeste de Arat Kilo e a Norte de Bole, a área popular de Kazanchis fornece uma boa imagem das transformações que afectam a cidade e as consequências para as populações.

De facto, as suas casas pobres situadas na parte exterior desta área (situadas a Noroeste), em cujos quintais ardem fogueiras para aquecer e onde mães dão banho aos seus filhos utilizando alguidares com água barrenta, as estradas degradadas em cujas bermas cães esqueléticos se alimentam de restos de animais mortos, a ausência quase total de iluminação pública, contrastam com as modernas torres envidraçadas que se situam na parte que faz fronteira com Bole ou Arat Kilo.

De pubs irlandeses com futebol inglês, a padarias com viennoiseries, de luxuosos hotéis como o *Jupiter*, o *Intercontinental* ou o recém construído *Radisson Blu*, passando por condomínios privados, facilmente passamos para uma zona de barracas sem acesso a água, luz ou saneamento. Os potentes veículos automóveis particulares de marcas alemãs ou japonesas, novos e reluzentes, com motoristas engravatados estacionados em parques privados de hotéis ou circulam lado a lado com os velhos Lada, Corolla ou Hyace por ruas com enormes crateras, inundadas de gente que se afasta à sua passagem.

A renovação da parte sul da cidade (Bole), que se alastra no sentido norte (Meskel e Arat Kilo) afecta as franjas exteriores de Kazanchis, onde as populações se queixam de ser obrigadas a abandonar as suas casas, sendo-lhes oferecido alojamento no exterior da cidade, para lá de Comoros Street ou de Ring Road. Alto edifícios na Joseph Tito Street e na Haile Selassie Avenue parecem estender-se até ao céu, albergando stands de automóveis, modernas lojas de roupa feminina com nomes ingleses (ou americanos, no entendimento local), balcões de entidades bancárias ou cafés e restaurantes com estilo e produtos ocidentais, destinados a uma população urbana contemporânea

Se Bole é, por excelência, a área dos diplomatas e empresários, uma área de negócios com serviços que complementam essa faceta, Kazanchis posiciona-se como uma extensão residencial dessa área, com condomínios de luxo destinados a oferecer um estilo de vida e segurança muito acima do padrão do comum etíope. Muitos edifícios quer residenciais quer de serviços possuem um segurança/porteiro à entrada 24 horas por dia (algo relativamente comum na Etiópia, não só nos edifícios mas também nos impecavelmente cuidados e limpos monumentos e jardins), normalmente acompanhado de um cão com ar sonolento, sendo as suas funções a de abrir a porta, zelar pela segurança do edifício, seus habitantes e bens, mas também limpar a zona, regar plantas e afugentar pedintes ou grupos

de crianças que se fixem na zona. Muitas vezes pessoas já de alguma idade (se bem que esta é difícil de calcular ou perguntar na Etiópia), vestem roupas militares, camuflados ou gabardinas do período soviético, batendo por vezes continência perante quem se aproxima. A preferência por porteiros de maior idade advém, de acordo quer com os mesmos quer com os seus empregadores, da percepção de uma maior honestidade e maturidade. Esta percepção é influenciada por aspectos do senso comum (como a associação de mais idade com maturidade e sensatez e menor idade com imaturidade e impulsividade excessiva), mas também por uma análise empírica da situação socioeconómica do país: os mais velhos, alguns antigos combatente, por via de uma educação mais tradicional e espartana serão possuidores de um sentido de honra, de orgulho na história do seu país, que os leva a assumir perante a vida e perante o outro uma postura de respeito mas de igualdade. O sentido de dever dos seguranças mais velhos é bastante elogiado por quase todos, vistos como trabalhadores, não se vergando perante as dificuldades e gente bastante simples e humilde. Na realidade os mais velhos não participam em esquemas de rua ou sequer trabalham como carteiristas, quer por força de impossibilidade física em fazê-lo, pois tais esquemas requerem uma agilidade corporal não condizente com o avançar da idade, mas também devido a um sentido de dignidade associado à história da Etiópia, único país africano a nunca ser colonizado.

Berhane é um ex-militar que, num dia cinzento em que o céu decide despejar sobre a cidade toda a sua fúria, transformando-a num enlameado charco, como que marcando o início da época das chuvas, conheço num pequeno café onde me abrigo em Kazanchis. Extremamente cordial e educado, afirma, sentado numa mesa junto à entrada que o café divide com o prédio, ser porteiro deste edifício de 3 andares. Diz-se veterano de guerra, membro de um dos batalhões de combatentes etíopes enviados pelo Imperador Haile Selassie para junto com os Estados Unidos da América, ironicamente, combater o comunismo na Guerra da Coreia. Aparenta uma idade já muito avançada: 78 primaveras, jura a pés juntos, provando estar na posse das suas faculdades mentais e físicas através da descrição pormenorizada e bem detalhada de pormenores da história do país, sobretudo a sua participação na Guerra da Coreia, junto com as tropas americanas, as quais são entrecortadas por pausas para abrir a porta, acompanhar algum cliente ou efectuar pequenas tarefas, cuja lógica me escapa. Alto e entroncado, com um rosto enrijecido, do qual a vida parece já ter cobrado o seu quinhão de juro, veste um não menos gasto sobretudo verde, de estilo militar. Afirma ainda receber uma pensão da Coreia do Sul e como que adivinhando a minha incredulidade, oferece-se para me mostrar fotos bem como a efectuar uma visita guiada ao monumento aos veteranos da Guerra da Coreia, no parque *Afincho Ber*, não longe da Universidade. Digo-lhe que a ausência de fotos - que nunca chego a ver - em nada aumenta a minha incredulidade, pelo contrário, a

sua descrição pormenorizada de pormenores e histórias vividas valem mais do que essas imagens estampadas em papel fotográfico, o que parece colher louvores, valendo-me a sua simpatia e uma tarde de muitas histórias bebidas junto com mais do que um aromático *macchiato*. Juntam-se a nós alguns amigos de Berhane, clientes habituais, bem como, a distância do balcão verde, o dono do café. Contam-se histórias sobre o passado da Etiópia, das ligações ao Rei Salomão até à vitória das forças etíopes sobre os italianos na batalha de Adwa, passando pela ligação aos portugueses, que têm como objectivo moral ilustrar a igualdade entre os etíopes e os *firangi*, “o nosso sangue é igual”, ouve-se muitas vezes. O dono do café, Habtamu, explica-me mais tarde que a posição de Berhane é quase simbólica, um estatuto ganho pela idade e por muitos anos de trabalho. Ganha pouco dinheiro pelo seu trabalho que, diga-se, se resume a abrir a porta, cumprimentar os clientes ou visitantes com um risonho “*Selam*”, apanhar algum lixo do chão; o seu maior proveito parecem ser os dias e tardes bem passadas contando as histórias que, nem que seja pela insistência da sua repetição, conhece de cor. Afirmo que Berhane é uma pessoa honesta, de bom trato e que, apesar de não ter já a compleição física de um jovem ou a robustez necessária para trabalhar como segurança, acaba por ajudá-lo em pequenas tarefas, não só do café mas também do edifício onde este está implementado, efectuando pequenas reparações, por exemplo.

Por seu turno, a percepção de Habtamu sobre os seguranças mais novos, na casa dos 30 anos, é relativamente negativa. São vistos como impulsivos, inexperientes e imaturos, mais interessados no dinheiro do que em fazer um bom trabalho, correndo rumores de que muitos fornecem informações a grupos de assaltantes em troca de uma parte no saque.



Foto: Telhados de casas

Esta visão negativa provém da dificuldade com que as gerações mais novas de etíopes se deparam ao procurar construir a sua vida: os empregos são difíceis de encontrar e mal remunerados, o preço dos bens essenciais sofre aumentos constantes. Para Habtamu estes factores condicionam o comportamento das gerações mais novas que, crescendo e vivendo numa cidade mais global, enfrentam dificuldades diferentes daquelas enfrentadas pelos seus antepassados, sem qualquer preparação, muitas vezes sem o necessário apoio familiar. As necessidades de um habitante de Addis Abeba não diferem das necessidades de um habitante de, por exemplo, Lisboa: água, saneamento e higiene, electricidade, acesso a cuidados de saúde, habitação e um emprego.

Estes jovens, crescendo num ambiente urbano em mutação, ganhando traços e gostos por um estilo de vida influenciado pela cultura *pop* norte-americana, encontram uma sociedade na qual não se conseguem inserir totalmente e satisfazer os seus desejos: o tipo de vida ocidentalizado tem um preço elevado na Etiópia e nem todos o podem pagar.

Se para os mais velhos o estilo de vida urbano não acarreta necessariamente a adopção um estilo de vida ocidentalizado, sendo possível encontrar etíopes mais velhos caminhando pelas ruas da cidade envergando um *gabi*, traje típico do país, os mais jovens preferem roupas de marcas europeias ou norte americanas, idolatram músicos norte-americanos ou jogadores de futebol de campeonatos europeus, comem *doughnuts* e bebem *Heineken*. Este contagiante estilo de vida está inscrito na vida quotidiana e na própria estrutura física da cidade, seja nos blocos de apartamentos de luxo, nos hotéis, nos anúncios publicitários, nas montras das lojas, personificado pelo comportamento e hábitos de muitos *firangi*, requerendo a adopção não apenas dos aspectos relacionados com o lazer e a diversão, mas também a necessidade de entrar num sistema de divisão do trabalho ocidentalizado, um emprego, com salário fixo, de forma a suportar as despesas básicas do quotidiano e os luxos, tal como saídas nocturnas ou beber um copo no café. Dada a dificuldade em conseguir emprego, muitos jovens acabam por procurar formas alternativas de ganhar a vida, nem todas ilegais, mas percebidas como tal, caso dos muitos guias que se oferecem pelas ruas da cidade. Se a sua profissão não é ilegal ou pretende enganar o turista, a sua falta de preparação e o inglês macarrónico que utilizam não inspiram confiança por demais, antes pelo contrário, despertam a desconfiança.

É normal ver alguns anciãos repreendendo *firangi* que, perante a insistência de um grupo de crianças que pretendem alguns *birr*, acabam por ceder, entregando-lhes algumas notas de pequeno valor (apesar de existirem moedas, estas são raras, pois os cidadãos comum preferem as notas, que circulam já muito gastas e deterioradas, dado que são mais difíceis de perder). Um ancião explicava-me que os etíopes não têm de pedir nada aos *firangi* nem a ninguém, têm tudo o que precisam; se pedem, acrescentava foi porque os *firangi* os habituaram mal, sobretudo as crianças, corrompendo o seu espírito, tornando-as escravas

do dinheiro e da generosidade alheia. Na realidade, é socialmente aceite entregar alguns *birr* a um idoso que pede na rua, estendendo a mão, sem que tal seja percebido como esmola, um pouco à medida do que acontece com o renunciante na Índia. Pelo contrário, dar dinheiro a crianças é visto como moralmente condenável, acto de irresponsabilidade e de soberba, sendo preferível entregar às crianças uma guloseima, uma caneta ou algo similar. Por seu lado, um adulto normal não pede, apenas em caso de ter (ou fingir ter) alguma enfermidade ou incapacidade.

Kazanchis oferece uma boa imagem das transformações e desigualdades que afectam a cidade a vários níveis, não só a nível material mas também imaterial, pois a transformação nas infraestruturas materiais e sociais é acompanhada por uma alteração do universo cognitivo dos cidadãos que ocupam a cidade. O choque entre os que têm mais posses e tentam (re)criar em Addis Abeba, à imagem do que acontece no Médio Oriente, uma mini-Europa, com luxos e comodidades importados, não só alteram o panorama material urbano (edifícios, negócios, automóveis), como alteram a percepção que o comum tem da vida: ao ver etíopes abastados ou *firangi* com bons relógios, óculos ou *smartphones*, as expectativas dos mais pobres elevam-se, a fasquia passa de um nível de sobrevivência, em que estão muitos etíopes, para uma lógica mais capitalista, assente na posse desses objectos.

O telemóvel é dos acima enumerados, o objecto mais comum no país, com 23.7 subscrições de telefones móveis por cada 100 habitantes (ITU 2012), contra 0.9 subscrições de telefones fixos. Porém, apenas 1.5% da população tem acesso à internet e o número de subscrições de banda larga é de 0 por 100 habitantes (ITU 2012), num país com cerca de 83 milhões de habitantes. Com uma população urbana de 16 milhões (World Bank 2013), estando cerca de 5 milhões na cidade, áreas com melhor cobertura móvel (apesar de a mesma ser muito razoável por todo o país, sendo possível, com um *tablet* ou *smartphone* aceder gratuitamente à rede de dados 3G um pouco por todo o país, até mesmo no Vale do Rift) pode-se afirmar que a grande maioria dos utilizadores de tecnologias de comunicação móvel, como o telefone ou computadores, são jovens que se encontram em ambiente urbano. Na realidade, todos os habitantes de Addis Abeba com cerca de 40 anos ou menos parecem ter um telemóvel: normalmente *Nokia*, *Samsung* ou marcas chinesas de pouca expressão em Portugal, apresentando já traços da usura do tempo, nos transportes, cafés ou na rua, quase todos falam ao telefone ou trocam mensagens. Alguns destes aparelhos possuem *browser* e permitem aceder à internet, ainda que de forma lenta, sendo utilizados sobretudo para aceder a redes sociais.

A rede é de resto fiável, com alguns cortes em alturas de sobrecarga da rede, sendo que a população olha para estes cortes com desconfiança, acusando o governo de espionagem,

escutas ou cortes de internet a quem acede sítios da internet relacionados com movimentos da oposição ou durante momentos de possível agitação popular⁵⁰.

O telefone móvel goza de enorme popularidade um pouco por todo o continente africano, ultrapassando largamente o telefone fixo. De facto, ao contrário do que sucede por exemplo em Portugal, em que existia um grande número de telefones fixos cuja utilização e subscrição diminuiu com o surgimento de tecnologias móveis, como o telefone. Na Etiópia, como em grande parte do resto do continente, a rede fixa não teve, devido ao elevado custo de instalação da infraestrutura, uma penetração forte, ao passo que o telemóvel, que requer uma menor infraestrutura, sendo possível cobrir uma maior área de terreno com uma simples antena, apareceu como a primeira grande oferta de uma maior mobilidade da comunicação. A rede permite comunicar com fiabilidade por todo o país, de forma móvel, tanto para assuntos pessoais como para negócios, sendo importante na passagem de um paradigma de comunicação baseado no terreno e na comunicação cara a cara para uma comunicação mais impessoal e virtual, desligada (até na estrutura) do terreno.

Ao caminhar por Kazanchis e Bole, passando da pobreza escondida nas partes limítrofes a norte de Kazanchis até aos luxuosos condomínios privados com altos muros e sebes verdejantes a sul damos conta do fosso existente entre estes dois mundos presentes numa mesma cidade. Este fosso entre os (muitos) que nada têm e os (poucos) privilegiados é percebido quer por etíopes quer por *frangi* como uma possível ameaça à segurança e pacificidade social da cidade, temendo muitos que exista um aumento da delinquência juvenil, relacionado com o desejo, por parte dos grupos mais desfavorecidos em aceder a bens e serviços que lhes estão vedados, por falta de possibilidades económicas. A própria reconfiguração da cidade que se desenvolveu de forma mista, sem zonas nobres ou exclusivas dos mais abastados, para uma cidade de exclusões, com áreas residenciais ou comerciais exclusivamente (ou quase) destinadas aos privilegiados, com as expropriações de populações e realojamento (quando há lugar a realojamento) em periferias afastadas do centro por estradas como a Ring Road ou Comoros Road faz antever a criação de *ghettos* urbanos à imagem das favelas do Rio de Janeiro. A referência à cidade maravilhosa não é, de todo acidental, pois muitos membros da comunidade internacional com quem contactei durante o trabalho de campo comparam a situação actual de crescentes desigualdades sociais à existente no Brasil pré-Lula, que parece ter correspondência no reordenamento espacial da cidade, em cuja geografia é hoje possível perceber zonas associadas a estilos de vida específicos.

⁵⁰ Estando no país durante a revolta contra o ex-presidente egípcio Hosni Mubarak, foi-me possível constatar que a rede parecia falhar com maior frequência enquanto durou a revolta no Cairo, não existindo, para além dos rumores populares, alguma razão que aponte para responsabilidade do governo etíope

O aspecto mais marcante de Kazanchis é a sua noite, local de diversão por excelência, devido à proliferação das *asmari bet*, casas onde o *asmari*, uma espécie bardo munido de um *masinko*, debita, por entre os som hipnótico do instrumento, considerações jocosas sobre a sociedade ou até sobre os clientes. A mais famosas destas casas é a *Fendika*, escura, iluminada por uma tépida luz vermelha. Come-se *injera* e bebe-se *tej*, *Saint Georges*, *ouzo* de produção local ou *whisky* de proveniência duvidosa; a música é, de quando em vez, interrompida para que a versão local e mais afinada de *Assurancetourix* faça, por entre o meio do som do *masinko*, algumas perguntas aos clientes: nacionalidade, se estão a gostar, o que fazem em Addis, etc. Estas perguntas serão incorporadas na música, sempre de forma jocosa e com muitas insinuações de cariz sexual, sobretudo no caso de casais enamorados. Uma bailarina, bastante reputada localmente, efectua um espetáculo de dança, interrompe o som do *masinko* que durante a duração da dança dá lugar a músicas tradicionais etíopes. O ambiente, quente e sensual, é cuidado, os funcionários utilizam trajés ditos “tradicionais” e a maioria dos clientes são grupos de *frangi* e *habessa*, normalmente turistas ou homens de negócios, sendo que o local é frequentemente sugerido nos guias turísticos como uma atracção a não perder. Alguns clientes mais corajosos experimentam dançar, puxados pelo *asmari* ou pela dançarina, performances algo desajeitadas que suscitam, quase invariavelmente, risos entre os resto dos presentes.

Defronte à porta, como não podia deixar de ser, encontram-se três ou quatro taxis azuis, mal estacionados, com o condutor dormindo no seu interior. Por vezes, o condutor, sobretudo se estiver contratado para o dia ou noite, junta-se aos clientes no interior do bar, servindo também de guia ou intérprete.

Alguns homens urinam em cantos da rua, casais de namorados procuram táxis. Sob um imenso e quente manto celeste, a noite apresenta-se abafada, escura e húmida, embalada ainda por sons de *masinko*, progressivamente substituídos, à medida que caminhamos para sul, por batidas mais aceleradas, vinda de escuros e movimentados bares onde já poucos *frangi* se aventuram. A agitação do dia-a-dia dá lugar a uma celebração colectiva, ao frenesim dos corpos que dançam ao som ensurdecador da música; a alva luz de um *souk* ainda aberto, desafiando o avançar dos ponteiros do relógio, ilumina, qual farol, a penumbra que se abateu sobre as ruas, cortadas por luzes pálidas de táxis azuis que a esta hora, utilizam as despovoadas ruas a seu bel-prazer.

O caminho para casa, maioritariamente a pé, faz-se, porém, por entre grupos de pessoas que, enroladas em *gabis* e bocados de cartão, repousam encostadas a muros e vedações; o calor da noite, agora arrefecido pela forte humidade, persiste ainda nos corpos avivados pela bebida e por casacos ou cobertores, não raras vezes partilhados em abraços apertados.



Foto: Crianças vendendo legumes na rua.

Conclusão

As transformações urbanas pelas quais tem passado Addis Abeba alteraram os ritmos e estilos de vida dos seus cidadãos. Estas transformações têm-se traduzido numa grande pressão urbanística para construir modernos edifícios no centro da cidade, substituindo casas ou barracas que, em virtude do específico processo histórico da fundação e desenvolvimento da cidade, ocupam vastas e apetecíveis áreas do centro urbano.

Estas habitações são expropriadas, muitas vezes sem direito a indemnização ou realojamento para os seus ocupantes, pois a posse do terreno em Addis está nas mãos do Estado, que concede concessões, muitas vezes revogáveis. Estas populações dizem-se enganadas pelas promessas de realojamento em imóveis de melhor qualidade, na medida em que são remetidas (quando são) para fora do perímetro urbano, em novos bairros distantes do centro da cidade e do acesso a serviços e comércio, tendo por vezes de atravessar largas estradas, com quatro faixas de rodagem para poder aceder a algo tão simples como água potável ou para apanhar um minibus. Caso não haja lugar a realojamento, estas populações acabam por procurar abrigo temporário em casas de familiares, esperando não voltar a viver nova situação de despejo, aumentando ainda mais a densidade urbana da cidade, onde grande parte dos agregados vive em habitações sobrelotadas.

Addis Abeba, capital política de África, sede da União Africana, cidade onde estão representadas inúmeras instituições internacionais e ONG para além das muitas embaixadas, é uma cidade global, socialmente polarizada entre os muito ricos e os muito (e cada vez mais) pobres (Sassen 1996). Com uma classe média em ascensão, com aspirações e desejos para além das possibilidades da maioria dos cidadãos etíopes, existe uma procura por produtos, bens e serviços de luxo, marcas de prestígio, sobretudo no tocante a roupa, produtos tecnológicos, veículos motorizados ou bebidas alcóolicas.

A questão dos espaços urbanos é muito importante. Os planeadores urbanos tentam responder às aspirações de uma franja privilegiada da população da cidade, criando teatros para acolher estas novas actividades, o que se traduz na criação de bairros puramente funcionais, que devido à lei da procura e da oferta são considerados mais convidativos do que outros. Associada a estas renovações urbanas, cujas políticas são apoiadas nos países emergentes pelo Banco Mundial, está uma lógica de rentabilidade capitalista, ligada a investidores nacionais e internacionais, que produzem cidades cegas às populações e actividades económicas que não se conseguem enquadrar dentro do novo ciclo económico (Halbert 2010: 42). A forma urbana pré-existente sofre as consequências destas políticas, nomeadamente as populações alvo de expropriações e realojamentos, pois a metropolização anda de par em par com o agravamento da pobreza, com a fragmentação espacial e com a privatização de espaços públicos, criando um urbanismo de exclusão, enclaves residenciais e mega-projectos urbanos (Halbert 2010: 47).

A metrópole moderna é um espaço de hiper-mobilidade de capitais, ideias e pessoas, lugar de tensões, como a insegurança, a mundialização ou o consumo exagerado de recursos, cujos pressupostos se fazem, hoje em dia, contra a própria sociedade (Halbert 2010: 2), dado que a banalização ou homogeneização das cidades mundiais torna-as cada vez mais parecidas entre si, com centros comerciais periféricos, proliferação de quarteirões especializados (residenciais, serviços, comerciais), multiplicação de arranha-céus e edifícios de escritórios (Halbert 2010: 5). O desaparecimento das singularidades urbanas que há 20 anos marcavam as diferenças entre as cidades é um dos sinais dessa uniformização: viajando pelo mundo, nas grandes cidades, encontramos as mesmas cadeias de cinema, de lojas ou restaurantes, os mesmo produtos e um mesmo esmagamento do espaço por imperativos ligados à circulação automóvel.

O veículo automóvel surge como uma das principais ferramentas utilizadas nesta reformulação urbana, pois os movimentos pendulares entre os diferentes centros funcionais da cidade depende da capacidade de resposta do sistema de transportes, de forma a fazer circular bens e pessoas. Este novo paradigma urbano, ainda não completamente implementado em Addis, requer toda uma série de dispositivos intermediários entre a mobilidade (enquanto sistema) e o território, dispositivos estes que condicionam ou orientam o trajecto dos utilizadores dos espaços urbanos, confrontando o indivíduo com diversas competências, desde as mais incorporadas (como o conhecimento do espaço) até às mais formais, tais a compreensão de uma língua ou aspectos práticos do quotidiano (utilizar uma viatura ou comprar um título de transporte) (Le Breton 2006: 30).

A sociedade contemporânea, dita de risco, transfere para o cidadão a responsabilidade sobre as suas acções e riscos que toma, ao mesmo tempo que debita sobre si informação sobre as mais variadas actividades da sua vida pessoal e profissional: desde calcular movimentos ao caminhar na rua, à escolha de produtos de alimentação saudáveis, estilo de vida e actividades desportivas até à simples exposição da sua vida na internet, o cidadão da metrópole moderna vive num constante exercício de cálculo de risco.

A sociedade contemporânea encontra-se enclausurada numa paranóia delirante, obcecada com o controlo absoluto, a higienização e a segurança. A vivência humana dentro da cidade, a sua experiência pedonal é controlada, tudo é alvo de normas e regras, que pretendem impôr cultura (regras) num espaço antes visto como uma selva (natureza). Esta intenção de controlar a cidade através do desenho do espaço, inspiração da Paris haussmaniana, que no pós-comuna buscou soluções para evitar, por exemplo, ruas barricadas e difíceis de controlar pelas forças de segurança, conduz à criação de espaços mais seguros e funcionais, mais fáceis de disciplinar.

Assim, para quem não cumpre as regras, existe uma punição: se o automobilista tiver um acidente do qual é culpado, existem regras, formais ou informais para o punir. A

punição máxima será o perder a vida ou ficar com limitações físicas em consequência desse acidente. Porém, as regras apenas cristalizam as relações de poder já existentes: ao pretender defender o utilizador mais vulnerável do espaço urbano, o peão, a regra favorece o veículo automóvel na medida em que é o peão que mais se expõe à aleatoriedade de caminhar nas ruas da cidade. Como me foi dito por um peão em Addis Abeba, “*Não me interessa ter razão ao utilizar a rua. Se for atropelado morro com razão, mas morro. De que me interessa isso?*”

O controlo do espaço urbano na Etiópia está ainda longe de ser uma realidade efectiva, porém a privatização da cidade, a sua divisão em áreas funcionais e quase estanques começa a ser algo irreversível. O espaço urbano de Addis Abeba é caótico, anárquico, sendo no entanto fácil um estrangeiro integrar-se e adaptar-se a esta (des)organização, pois a regra é a inexistência de regra.

Pelo contrário, na Europa, o espaço está demasiadamente organizado de forma a controlar a experiência humana, acabando por esmagar o utilizador, sendo tema de conversa entre membros da comunidade internacional de Addis a “*liberdade*” e “*descontração*” com se pode circular na cidade, em comparação com as “*aborrecidas*” e “*stressantes*” cidades europeias ou norte-americanas. Nestas cidades, muitas das regras utilizadas pelos peões nas interacções com outros peões são regras importadas e incorporadas do trânsito automóvel, tal como a obrigatoriedade de caminhar ou dar prioridade à direita (ou à esquerda). Se o trânsito automóvel invadiu as cidades e ruas que se acomodaram para o incorporar no seu interior, essa invasão parece também ter alcançado os espíritos humanos. A informalidade, onde as regras explícitas estão ausentes, é o principal pilar do sistema de mobilidade etíope, um sistema livre e descontraído na medida em que não contrai a experiência do cidadão, não lhe impõe formas, trajectos e linguagens específicas e pré-determinadas. Aqui, as regras utilizadas nas interacções entre automóveis não se aplicam às interacções entre peões, não existe prioridade quando nos cruzamos com outro peão, esta é decidida na hora num jogo de olhares e agilidade corporal. Contudo, em muitos locais e sobretudo nas gerações mais novas (e mais habituadas a lidar com o veículo automóvel, fruto da exposição ao mesmo mas também a programas de educação rodoviária), algumas das regras e requisitos da motorização são já tomadas como dados adquiridos, adoptando estes cidadãos posições e atitudes muito próximas das que são visíveis em cidades europeias, como caminhar de mão dada e atravessar as ruas em passeadeiras.

A imposição destes desígnios securitários, cuja intenção última é transformar a imagem da cidade, higienizá-la e discipliná-la eliminando a imprevisibilidade e a não-linearidade dos seus utilizadores.

Os movimentos pendulares, o afastamento de populações desfavorecidas dos centros da cidade, a criação de áreas tampão visam uma mobilidade em que o indivíduo cada vez

se move menos, nas palavras de Paul Virilio, uma motilidade semelhante à do gado em rebanho, que se move em circuitos fechados, para comer ou dormir (Virilio 1997).

Addis Abeba é uma cidade onde se caminha, muito. As suas ruas são locais para estar, de convívio, onde a calorosa presença humana nos convida a ocupar o espaço e a descobrir os recantos da cidade. A imposição de barreiras, semáforos ou passadeiras em determinados locais altera esta lógica de ocupação do espaço, cria regras e introduz novos conceitos e lógicas, sendo a mais relevante a velocidade. Em lugares como Meskel Square, Arat Kilo ou Bole, o ritmo de vida é acelerado, os peões são impelidos a atravessar as ruas de acordo com ritmos definidos pela velocidade, barreiras indicam o caminho adequado a seguir, impedindo por vezes uma utilização livre do espaço. Emergem novas formas de transporte, sobretudo o veículo automóvel privado, e de comunicação, como o telemóvel, que desligam o utilizador do espaço e do tempo físicos, remetendo a comunicação para o campo da virtualidade. Se a viagem se reduz a dois pontos (chegada - partida), o telemóvel ou a internet reduzem a comunicação a emissor - receptor, eliminando a necessidade de um encontro físico no terreno urbano, removendo os utilizadores da cidade.

Mobilidade na cidade virtual

Caminhar é uma actividade fundamental no desenvolvimento de um ser humano: se os primeiros passos de um bebé são um momento de alegria que os progenitores recordam, por outro lado, a perda do andar (seja devido a um trauma físico, seja pela progressão da idade) marca um momento de luto, de dor. São dois momentos importantes, que definem a entrada em diferentes ciclos da vida de um ser humano.

Decididamente, os primeiros passos de um bebé são vistos como um momento positivo, marcado pela aquisição da bipedia, a capacidade para caminhar na vertical. Um momento de libertação, de desenvolvimento, da aquisição de uma mobilidade superior. Esta percepção positiva, parece encontrar correspondência no mundo científico: a capacidade para caminhar na vertical define uma vantagem humana sobre os outros seres existentes no mundo animal, maioritariamente quadrúpedes, dado que o consumo de energia exigido pelo corpo é menor, permite um deslocamento mais rápido, e liberta as mãos para outras tarefas em áreas fundamentais como a alimentação e a defesa (que, por sua vez, irão exponenciar o desenvolvimento cerebral) (Lovejoy 1981). O bipedismo terá assim sido um factor decisivo na evolução da raça humana, que lhe permitiu impor-se perante os outros animais.

Hoje em dia, porém, o bipedismo, é negligenciado enquanto força matriz do desenvolvimento humano. Como nota Paul Virilio (1990), o desejo pela velocidade absoluta, pelo eterno presente, fez com que o mundo que nos rodeia reduza a mobilidade a uma inércia total, tendo-se a necessidade por mobilidade humana transformado numa

motilidade local: internet, redes sociais, *e-mails*, *segways*, *ciber-sexo*, *telemarketing*, telemóvel, teletrabalho, telecomando (Kaufmann 2003). O ser humano é hoje um terminal, ligado a próteses interactivas que o transformam num ser de mobilidade reduzida, capaz de controlar o ambiente que o rodeia sem se deslocar (Virilio 1997), afastando-se do seu corpo (Le Breton 1999).

Ao invés de uma mobilidade física, real, na qual o ser humano ocupa e se desloca pelo espaço e pelo tempo, promove-se uma mobilidade virtual, através da qual, o ser humano, imóvel, percorre o espaço e o tempo através de dispositivos electrónicos.

Controlo virtual do espaço físico

A forma como as áreas urbanas se têm vindo a desenvolver favorece (e é favorecida por) esta inércia polar. Diversos factores levam as populações urbanas a deslocar-se para as periferias. Esta periurbanização apenas é possível devido ao auxílio dos dispositivos tecnológicos que permitem ao indivíduo colmatar o amargo isolamento a que se encontra submetido, através de uma aproximação virtual a bens, serviços, à sua rede de relações sociais, até ao próprio centro da cidade.

O automóvel, p. e., permite que um cidadão que viva na periferia de Lisboa ou do Porto aceda em relativamente pouco tempo ao centro da cidade, ou a uma qualquer área comercial, assim compensando a fraca oferta comercial existente na sua área de residência – e convém não esquecer que a maioria das zonas periurbanas não passam de cidades dormitório, com ofertas muito residuais em termos de bens e serviços. O telemóvel ou o acesso à internet (através das redes sociais, ou dos serviços de mensagens instantâneas) permitem, por outro lado, um contacto mais próximo com a sua dispersa rede de amigos: não esqueçamos que uma empresa situada no centro de Lisboa, pode empregar indivíduos das mais variadas áreas, desde a zona oriental até à margem sul.

A distância física real no espaço e no tempo em relação ao centro da cidade, a pessoas, a bens, serviços e ideias é compensada pela hiper-velocidade dos novos meios de comunicação, que oferecem uma gratificação instantânea. A ocupação real do espaço perde preponderância, cedendo o seu lugar à ocupação virtual. A actividade de andar, de caminhar, de ir ao café, de ir às compras é remetida para segundo plano, algo incómodo, dado que é substituível por um equivalente virtual, mais cómodo, dado que realizável a partir do conforto da inércia do lar.

Não surpreendem que algo tão importante para o ser humano, como o andar, tenha de ser promovido em campanhas de saúde pública que alertam o cidadão para a importância de levar um estilo de vida mais saudável: as suas necessidades enquanto peão equiparam-se, neste momento, à de uma pessoa de mobilidade reduzida, dado que está entregue às próteses electrónicas que o acompanham (Virilio 1997).

A abertura de grandes zonas comerciais fechadas em territórios de charneira, no limiar da fronteira urbano/periurbano âncora-se neste processo de abandono do real, dado que os seus utilizadores utilizam o automóvel como forma de deslocação entre o seu local de trabalho e a sua residência. Deste modo, a utilização do automóvel para a mais pequena deslocação – ir às compras, ir ao café, ir ao médico – é algo natural, uma adaptação linear às alterações na forma urbana, uma vez que a concepção organizacional destas zonas comerciais imita a cidade. Na realidade, estas grande superfícies podem definir-se como modelos de cidade em miniatura.

A actividade de andar transforma-se, adapta-se à introdução de novas tecnologias: as longas caminhadas para ir à escola, ao emprego ou às compras são substituídas por curtas caminhadas até ao automóvel, ao computador ou até ao telecomando.

Reduzindo a mobilidade do ser humano, estas novas tecnologias constituem verdadeiras próteses electrónicas, extensões do corpo humano, como que próteses desejadas e implantadas pelo próprio utilizador. Próteses que afastando o homem do mundo real, desassociando-o do espaço e do tempo, o imobilizam, criando uma ilusão de hipermobilidade.

Não nos encontramos aqui longe do universo *cronenberguiano* ou *ballardiano*⁵¹, da união entre homem e máquina, da criação de um mundo virtual, de paisagens mecânicas, como que um videojogo, de uma existência mediada de forma não-humana.

Esta virtualização da experiência humana resulta numa quebra das relações sociais existentes entre as populações e o espaço físico (o abandono da colonização física do espaço em detrimento de uma colonização virtual), espelhada na forma como muitas empresas se relacionam com os territórios urbanos onde estão instaladas. Se por um lado utilizam a cidade para aí se instalarem e desenvolver a sua actividade, beneficiando assim da rede de bens, serviços, ideias e pessoas que a hipermobilidade urbana coloca à sua disposição, por outro lado, grande parte dessas empresas retira os seus funcionários dessa rede de hipermobilidade, subtrai-os à cidade, cortando as suas relações com o espaço físico urbano. Esta subtracção processa-se, tal como nas grandes áreas comerciais, pela (re) criação, dentro do espaço da própria empresa, de um modelo de cidade: creches para filhos dos funcionários, postos de correio, quiosques, cafés, cantinas ou refeitórios, ginásios. Para favorecer um funcionamento mais eficaz dos seus serviços, muitas empresas optam por oferecer estes serviços aos seus funcionários dentro do seu próprio espaço físico, eliminando a necessidade de aceder à cidade. Tal como nas suas residências, o indivíduo encontra na empresa uma esfera protectora, que imuniza a sua existência: a expansão ilimitada da residência de cada um, de forma a albergar todo o universo (Sloterdijk 2002).

⁵¹ David Cronenberg, cineasta canadiano, realizador de *The Fly*, *Spider*, *Crash* ou *eXistenZ*, e J.G. Ballard, autor de, entre outros, *Crash*, *The Atrocity Exhibition* ou *Low-Flying Aircraft and Other Stories*, que inclui conto *The Ultimate City*, directamente relacionado com a temática aqui abordada.

Duas das qualidades que marcam a cidade de forma positiva, a centralidade e a acessibilidade (Lefèvre 2009) diluem-se nos quadros de experiência individuais: o ser humano pode agora substituir as actividades outrora efectuadas no centro da cidade por um equivalente mais confortável, ao abrigo das inconstância decorrentes dos ritmos da vida urbana (meteorologia, poluição, insegurança, estacionamento). De facto, o que estes substitutos nos oferecem mais não são do que experiências em tamanho reduzido, mini-projectos de cidade, onde a previsibilidade e o controlo substituem a inconstância e a surpresa, precisamente dois dos factores urbanos que mais encanto oferecem. Desde o fazer compras na grande área comercial, onde tudo, desde o estacionamento garantido, até à oferta de serviços é controlado (a garantia de que nada vai faltar), passando pela conversa com os colegas através de um serviço de mensagens instantâneas, todas estas experiências substituem a cidade mimetizando-a, nos seus ritmos e oferta de bens e serviços numa escala reduzida.

Se, para a população urbana, a experiência de fazer compras ou de falar com os colegas se torna mais simples e cómoda – que não mais interessante –, para os planeadores urbanos e para as autoridades, o centro da cidade torna-se um lugar mais controlável e previsível. Um controlo antes apenas baseado na concepção da infraestrutura física da cidade, apoia-se agora em dispositivos de controlo electrónicos.

Uma das grandes características das massas humanas é a falta de estrutura normativa. É praticamente impossível prever com exactidão a forma como os cidadãos utilizam os espaços públicos; ou, por outro lado, a única descrição possível passa pela figura de uma desordem ordenada, ou seja, uma utilização anárquica do espaço. As massas de população que se passeiam pelo centro de uma grande cidade utilizam os espaços públicos de forma contrária à utilização desejada pelas autoridades e planeadores urbanos. Esta transgressão às normas impostas à utilização do espaço é particularmente visível aquando de eventos de massas, concertos, manifestações ou *flash mobs* (Boulier 2010), mas também na utilização quotidiana do mesmo e resulta precisamente do desejo de higienizar e controlar os espaços públicos (Foucault 1975, 2004; Marcuse 2006).

A construção da forma e dos ritmos das áreas urbanas privilegia a função de conter as massas, através de uma tripla acção: triagem, catalogação e, finalmente, agrupamento dos indivíduos de acordo com características comuns (Boulier 2010: 137). Os espaços urbanos são divididos, espartilhados, através de dispositivos de contenção e de segregação (vide Horta 2004), tornando a cidade mais segura e fácil de controlar, reduzindo o potencial subversivo dos utilizadores do espaço público, alterando o seu estatuto através de uma série de mediações ínfimas. Grande parte das renovações urbanas assentam numa edificação excessivamente técnica, com o objectivo declarado de controlar as paixões colectivas; aliás, é pela deriva destas componentes excessivamente securitárias que se

define a arquitectura moderna (os bairros de habitação social são exemplos perfeitos desta constatação). O espaço público, à medida do estádio moderno pós-Speer, o contentor de massas por excelência, espelha claramente a tentativa de controlo e esmagamento das massas perante o desenho, a imponentia do espaço, transformando a turba heterogénea numa massa homogénea, doutrinação. A desmesurada imponentia da arquitectura nazi pretendia controlar as massas, comunicando, preenchendo o espaço físico e cognitivo com indícios operatórios destinados a suscitar emoções, (um vector de contágio privilegiado, na medida em que tem um alcance ilimitado (Bashford 2001).

A cidade moderna reflecte assim de forma perfeita a sociedade de controlo e o *panopticon* de Michel Foucault (Foucault 1975), um diagrama de poder invisível, mas intensamente presente, exercendo uma vigilância efectiva e constante sobre os cidadãos. Os ritmos e alternâncias da vida urbana são substituídos por uma mediação virtual, o local de trabalho ou residência transformam-se num universo infundável onde tudo é possível, subtraindo-se as populações ao centro das cidades, higienizando-as de forma a dar lugar a actividades mais lucrativas e positivas para a imagem da cidade: turismo, habitação e comércio de luxo.

Controlo físico do espaço virtual

É conhecida a afirmação de Bertolt Brecht sobre a violência dos rios: do rio que tudo arrasta se diz que é violento, mas ninguém diz violentas as margens que o comprimem. A análise sobre o comportamento dos peões deve forçosamente levar em conta a forma como o espaço urbano é concebido, bem como é pensada a relação da população com a cidade. Esta relação assenta em três vectores fundamentais:

- Abandono da presença física do espaço face a uma presença virtual;
- Criação de espaços urbanos sem alma, desumanizados (sem cidadãos), mas com uma forte componente securitária;
- Domesticação da cidade através da domesticação daquilo que lhe confere vida, o cidadão.

A cidade, enquanto ponto de concentração de pessoas, bens e serviços vê o seu tecido urbano reflectir as alterações na forma como as populações utilizam os seus espaços públicos. O abandono, por parte dos cidadãos, da utilização real a cidade, quebra os laços sociais e afectivos existentes no e com o espaço físico, o espaço de intimidade interfacial criado pelo olhar, pela proximidade do outro, que não pode ser reproduzido de forma física (Sloterdijk 2002). A forma como a cidade está presente no imaginário das populações, a sua percepção, é afectada por esta ocupação virtual do espaço.

A áreas urbanas, tais como as temos vindo a descrever, reflectem uma tentativa de imposição de uma vontade legitimada pela força coerciva do poder (uma ordem) sobre a ordenada desordem humana. Contudo, mais do que criar ordem, a imposição forçada de regras e ordens, cria uma relação de poder hierarquizada e hierarquizadora.

As tentativas de controlar o espaço através de uma disciplina férrea física, inscrita no espaço, esbarram na natureza humana, resultando numa saturação cognitiva do indivíduo, que o leva a desobedecer à regra, a explodir (Boullier 2010: 132).

Criam-se assim espaços urbanos desligados do utilizador não apenas virtual, mas também fisicamente, que o obrigam a caminhar percursos pré-definidos, que não levam em conta os usos e especificidades culturais do território onde se localizam. Como em muitos outros não-lugares (utilizando a expressão de Augé 1992), tais como aeroportos, gares, centros comerciais, os utilizadores são guiados e controlados através da organização espacial, de forma a diminuir o seu potencial subversivo, ou seja, a sua capacidade de utilizar o espaço de forma não normativa. A (não) colocação de, por exemplo, paragens de transportes colectivos, de quiosques, esplanadas ou cafés obedece a uma estratégia de tentativa de controlo dos fluxos humanos (Forman 2008).

A análise de fotografias de diferentes épocas da *Pont Neuf*, em Paris, permitiu ao historiador Arnaud Passalacqua aquilatar profundas diferenças inscritas tanto no espaço como nos corpos: em menos de uma década, as actividades humanas que outrora tinham lugar na ponte, cederam lugar a um ordenamento do espaço submetido a uma ideologia organizacional burguesa (o desaparecimento dos animais de carga, do gado, o surgimento dos passeios, a separação dos fluxos de trânsito), que pensa a cidade como um ponto de afluxo de bens e mercadorias (Passalacqua 2010: 20). Em génese, a base do sistema capitalista.

Numa análise semelhante, no Largo do Rato em Lisboa, Aymeric Bôle-Richard (Bôle-Richard 2008) identifica um processo idêntico, marcado pela desumanização do espaço, pelo desaparecimento da presença humana, face a dispositivos de controlo e regulação. Porém, o autor identifica ainda práticas pedonais de resistência ao controlo: as chamadas práticas de risco (Bôle-Richard 2008; Granjo 2006).

O peão, como é visível através de observação empírica dos fluxos pedonais, não obedece cegamente às normas impostas pelos planeadores urbanos. Um bom exemplo é fornecido pela observação da utilização dos locais instituídos para travessia de peões: a intenção, por parte do peão, em efectuar a travessia pelo caminho mais curto é frustrada pela infra-estrutura, pela localização da passadeira.

Portanto, quer estejamos no Largo do Rato, na *Pont Neuf*, em Addis Abeba ou em qualquer outro centro urbano, as práticas de resistência por parte dos humanos estão presentes: o atravessar fora da passadeira, fora do sinal verde, o *skater* que utiliza um jardim, ou os

imigrantes que se juntam para falar numa zona nobre da cidade, todas estas utilizações não normativas e não coincidentes com a imagem urbana ordenada que os responsáveis querem fazer passar, constituem práticas de resistência, resultantes da não adequação da estrutura e da norma às práticas instituídas pelos utilizadores. Práticas que, no caso dos peões, são consideradas práticas de risco.

É importante notar que as cidades contemporâneas estão ligadas entre si por redes de hiper mobilidade, digitais ou físicas (redes de telecomunicações, TGV, avião, auto-estradas), que lhes permitem desligar-se dos territórios regionais onde estão implantadas, movendo-se antes a nível internacional. As cidades que integram estas redes internacionais estão em constante competição, para atrair para o seu território empresas, pessoas, ideias, bens e serviços: para tal é necessário apresentar uma imagem moderna, metropolitana e cuidada (nem Paris resistiu a esta tentação, basta atentar a *La Défense*, ao *Quartier Européen* de Bruxelas, à *City* de Londres, ou à zona Oriental de Lisboa). Uma imagem virtual, se preferirmos (Construire Bruxelles. Guide de l'exposition: 2010).

Vide o exemplo de Bruxelas, cidade onde funcionam um grande número de organizações europeias (e, por conseguinte, um grande número de empresas e delegações), o *Quartier Européen*, quarteirão onde fica localizado, por exemplo o Parlamento Europeu, bem como a maioria dos edifícios das instituições europeias é um bom exemplo. Quarteirão megalómano, desumanizado e gentrificado, com uma cadência de vida que espelha a dos seus habitantes (eurocratas, das 0800h às 1730h, pausa para almoço...), é de noite, fim-de-semana ou aos feriados, um verdadeiro quarteirão fantasma, onde é possível escutar o eco dos próprios passos. Um lugar sem vida, completamente separado da vida da cidade e dos seus habitantes. Um lugar traumático para os cidadãos de Bruxelas, nas palavras do criador de Banda Desenhada belga, François Schuiten (European Commission 2001: 26). Grandes metrópoles, pensadas à imagem da Paris *haussmaniana*, cidades limpas, seguras, cuidadas, higienizadas e geradoras de gentrificação, na medida em que esta urbe de excepção se constrói através da eliminação dos elementos poluidores (Delgado 2007), ou seja, de todas as actividades que não encaixam na imagem pretendida. No caso de Lisboa, são igualmente preferidas alterações nas infraestruturas urbanas que, apoiando-se na periurbanização e obedecendo a lógicas capitalistas, introduzem um maior número de veículos motorizados no centro da cidade, aprofundando ainda mais a separação entre o peão e a cidade (Fretigné 2006).

A cidade como lugar de diálogo

Abordou-se ao longo deste texto a compressão da vida urbana através da imposição de regras que a comprimem e subjugam em ambiente urbano. O peão é visto como um elemento impuro, cujo desconhecimento e/ou desrespeito pelas normas e regras o colocam em perigo.

Os vários períodos históricos de desenvolvimento de Addis Abeba confirmam os esforços nesse sentido pois desde a sua fundação, foram vários as tentativas de lhe impor Planos Directores de Ordenamento. Estas abordagens denunciam a existência de um pensamento dicotómico e positivista que divide e categoriza a cidade e os seus utilizadores em gavetas estanques. Se, como já foi referido, as cidades são cada vez mais iguais entre si, realidade a que Addis não escapa, o seu interior porém está repleto de heterogeneidade.

O paradigma contemporâneo de urbanismo, apoiado por uma mobilidade baseada no veículo automóvel, vê as áreas urbanas enquanto espaços puramente funcionais, os quais é necessário ordenar, através de regras, normas, planos directores e de ordenamento. Estes planos cartesianos criam um mundo sob o qual diversos utilizadores irão desenvolver as suas vidas quotidianas, agindo assim sobre ele, alterando-o, apropriando-se dos seus espaços: estas apropriações são categorizadas, vistas como desejáveis ou indesejáveis, de acordo com diversos parâmetros, como a segurança, interesses económicos ou a imagem da cidade.

Em Addis, cidade a meio termo entre a metrópole moderna e a cidade rural, estas apropriações são na sua maioria informais e não conformes aos modelos urbanos impostos, importados do exterior e já utilizados noutras cidades, noutros países às quais a capital etíope pretende equiparar-se, entrando numa espécie de modernidade urbana.

É visível a inscrição no espaço uma tentativa de interromper hábitos, costumes e apropriações já enraizadas na população da cidade, através da criação de uma estrutura urbana inóspita e não acolhedora para com estas actividades informais. No entanto, as actividades humanas continuam a adaptar-se, a moldar-se às estruturas da nova cidade, criando negócios e construindo estruturas temporárias para desenvolver actividades fora da esfera imaginada pelos planeadores urbanos.

Se o objectivo inicial deste trabalho passava por estudar quais as consequências destas alterações sobre a vida dos cidadãos da cidade, este desígnio inicial foi-se diluindo, por entre conversas e caminhadas na cidade, substituído por uma descrição da vida que nela decorre. Muito influenciado por Claude Lévi-Strauss, recordo uma sua entrevista ao canal de televisão *France2*: *“Ce que je constate: ce sont les ravages actuels; c’est la disparition effrayante des espèces vivantes, qu’elles soient végétales ou animales et le fait que du fait mime de sa densité actuelle, l’espèce humaine vit sous une sorte de régime d’empoisonnement interne - si je puis dire - et je pense au présent et au monde dans leque je suis en train de finir mon existence. Ce n’est pas un monde que j’aime.”*

Entre a minha primeira visita a Addis, em 2011, e a última, em 2013, compreendi, pela primeira vez, o alcance das palavras do antropólogo francês nascido em Bruxelas; uma análise retrospectiva sobre a forma como o tempo, ávido de mudança, produziu em apenas três anos profundas alterações na cidade, levou à inevitável pergunta: reconhecerei esta

cidade se cá regressar, daqui a vinte anos? Como recordarei as suas ruas que palmilhei, as pessoas que conheci, os locais que frequentei?

Interrogado sobre o que colocaria numa cápsula do tempo, a enterrar nos arredores de Paris, destinada a arqueólogos do ano 3000, Lévi-Strauss respondeu que colocaria: “*Je mettrais dans votre coffre des documents relatifs aux dernières sociétés primitives en voie de disparition, des exemplaires d’espèces végétales et animales procès d’être anéanties par l’homme, des échantillons d’air et d’eau non encore pollués par les déchets industriels, des notice et illustrations sur des sites saccagés par des installations civiles et militaires. Mieux vaut laisser quelques témoignages sur tant de choses que, par notre malfaisance et celle des nos continuateurs, ils n’auront pas le droit de connaître: la pureté des éléments, la diversité des êtres, la grâce de la nature, lá décence des hommes.*”

Se podemos, nas palavras de Lévi-Strauss, ler um tom de provocação, a sua transposição para este trabalho torna-o numa espécie de cápsula, para ser re-aberta numa futura visita a Addis Abeba. O objectivo da mesma, descrever a cidade, os seus habitantes e a vida pública que nela se desenrola, fixando, respaldada por um enquadramento teórico crítico sobre o desenvolvimento urbano e as tentativas de controlo do espaço público, uma imagem escrita da cidade.

O que é então Addis Abeba? Quem são e como vivem os seus cidadãos? Como são afectados pelas alterações na paisagem urbana?

Addis é uma cidade, nada agradável à vista, por sinal: edifícios degradados, uma enorme confusão no trânsito, ruas com buracos e um piso extremamente duro, ar e solo poluídos pelo efeito dos veículos e das pequenas indústrias que não tratam as suas descargas. Exceptuando os seus verdes e floridos jardins tropicais, é uma cidade feia, sem beleza aparente, em pouco diferindo da cidade descrita pelos arquitectos italianos durante a ocupação. É, ao mesmo tempo, uma cidade que a maioria dos que por lá vivem ou viveram, *habessa* ou *firangi*, descreve em termos apaixonados, por vezes hiperbólicos, como uma cidade vibrante, cheia de vida, excitante e bonita.

Parece existir aqui uma contradição entre a beleza percebida na observação da cidade e a beleza percebida na vivência da cidade. Observando os bucólicos campos situados nos arredores de Atenas, Platão nota no seu diálogo com Sócrates que, ao contrário do campo, a cidade é um espaço de conversação, de troca de ideias, afirmando que “*paisagens e árvores não têm nada para me ensinar, apenas as pessoas*”; é a voz do outro que me induz a um conhecimento de mim mesmo: “*le dialogue n’est pas seulement le langage assumé par le sujet, c’est une écriture où on lit l’autre...*” (Kristeva 1969: 149).

Mais importante do que aquilo que é dito, importa aqui reter a existência dessa troca de ideias e noções, que permite a vivência individual de uma experiência colectiva (a vida cidadina de Addis), que nos confronta com uma multitude de pessoas, cheiros, emoções

e recordações que alterando a nossa forma de pensar ou agir, não conseguimos explicar de forma racional ou escrita. Um habitante de Addis procede da mesma forma perante as ideias e alterações urbanas que são impostas na cidade: experimenta-as, adapta-se, tenta descrevê-las recorrendo ao seu vocabulário mental e cognitivo.

Desde cedo me apercebi que mais do que um enorme desafio, a presunção de descrever a cidade de Addis Abeba, a vida pública do seus habitantes e a forma como são afectados pelas alterações urbanísticas não passava de um vão exercício de estilo. Como definir o que é o espaço público, se para a maioria dos habitantes de Addis a própria noção de espaço privado parece não fazer sentido? O que é a utilização informal das ruas, num país em que pouco existe de formal, em que o prato nacional é partilhado com as mãos? Como fixar conhecimento sobre uma cidade em que tudo possui um duplo significado, em que as minhas análises ao que me rodeia raramente vão de encontro às do meu vizinho de minibus?

Desprovida de qualquer conteúdo e mensagem, a filosofia contínua do Marquês de Sade, transmite uma recusa humana em submeter-se a qualquer forma fixa de significação (Thomas 2002: 65), libertando o homem da ditadura imposta pelas ciências sociais, que o retratam como um ser social e cultural, elevando-o à categoria de animal humano, cultural e biológico, racional e passional (Bloch 2012: 12). A obra do Marquês, tão distante da Etiópia como próxima do âmago do ser humano, permite uma diferente leitura da vida pública que se processa na cidade: *“le signifié est toujours au passé. S’en dépendre c’est accéder à l’ouverture in-sensée d’un présent’ ouverture sur un vide, une vacance (...)”* (Thomas 2002: 65).

O diálogo com o outro permite, qual espelho, definir quem somos. Essa leitura é, na filosofia sadiana, efectuada através da relação entre o libertino e o desafortunado. O primeiro, o libertino, é associado a acuidade mental, depravação de espírito, vigor físico e uma riqueza excessiva. Tudo no libertino é excesso, representando a sua riqueza um símbolo exacto da sua aptidão para o mal, na medida em que, resultado de um passado criminal, lhe fornece os meios de o exercer. Em termos filosóficos, esta riqueza excessiva coloca em causa um ideal de medida que pressupõe uma norma natural, o estritamente necessário, por oposição ao excesso. Para Sade esta norma natural não designa um valor positivo, representa apenas o ponto, desprovido de sentido, a partir do qual a avaliação é possível (Thomas 2002: 80-83).

Por seu turno, o desafortunado, elemento fixo de uma construção gramatical que se estabelece sistematicamente em sua desvantagem (Thomas 2002: 79), representa o sentido estrutural de um elemento mediador, uma escuta activa (*“leitura-escritura”*), lugar transitório e instável de produção de um discurso e da emergência de uma força persuasiva, na medida em que a retórica do libertino o convence de algo, mesmo que falso

(Thomas 2002: 91): “*Affirmer une puissance qui se fondrait sur l’excès, c’est par une suite d’écarts incessamment et volontairement répétés s’appliquer à dé-valoriser toute notion de norme préétablie: celle du besoin dont le goût du luxe nous éloignerait, celle d’un sens propre, premier, dont les figures de rhétorique nous écarteraient. Du point de vue de la morale ou de la vérité, la démesure s’identifier toujours à l’ostentation de la beauté, à un bonheur de sensualité: l’or, la pourpre, les broderies... La sandale du Sage n’existe pas comme objet. Elle répond aux seuls besoins de protection du pied, et dans cette pure fonctionnalité disparaît en tant qu’éventuelle oeuvre d’art. Ainsi du corps, dont la sagesse exige la plus entière soumission aux lois de la raison et, à la limite, son effacement. C’est pourquoi, contre le puritanisme du stricte nécessaire, la revendication du superflu correspond à la prise de conscience que la réalité d’un corps, d’un objet est proportionnée au luxe de désirs, au faste d’images qu’ils suscitent. Elle est proportionnée à une fondamentale disproportion.*” (Thomas 2002: 84).

Deste modo, a destruição do bem implica a plenitude da sua afirmação, algo a que é necessário regressar para erigir um pensamento que é a sua mais completa negação: a concepção do mundo de Sade aproxima-se da concepção do *samsara* hindu, o movimento perpétuo da natureza. A destruição, a corrupção, a dissolução ou o desaparecimento são fenómenos que têm para o autor uma significação moral, representando as diferentes fases da vida, a eterna mutação do mundo e a força da natureza sobre as regras e normas sobre si construídas (Klossowski 2002: 125; Sollers 1996: 63).

A negação sadiana, enquanto negação escrita e consciente da sua escrita, procede do modo de negação que, segundo Émile Benveniste, “*la caractéristique est qu’elle ne peut annuler que ce qui est énoncé, qu’elle doit poser explicitement pour supprimer, qu’un jugement de non-existence a nécessairement aussi le statut formel d’un jugement d’existence*” (Thomas 2002: 94). A acção sadiana desenrola-se em ambientes fechados, militarizados e hierárquicos, com normas e regra restritas; estas características são necessárias para afirmar e reforçar as posições relativas pois é aquele que está protegido pelas regras que mais transgressões comete.

Pode-se aqui observar uma crítica feroz ao funcionalismo, ao puritanismo do estritamente necessário, em suma, ao contrato social, onde Jean-Jacques Rousseau procura uma norma universal a partir da qual julgar a legitimidade das sociedades, as suas condições de vida, liberdade, igualdades e relação com os outros. Contrariamente à norma sadiana, a norma de Rousseau pressupõe um juízo valorativo, a partir do qual julgar as acções humanas.

A forma como Addis Abeba se tem vindo a desenvolver, baseando-se na introdução de modelos vindos do exterior e numa motorização cada vez mais assente no veículo motorizado, impõem normas explícitas e implícitas sobre a forma como os seus utilizadores se devem comportar. Existirão, daqui por dez, quinze anos, engraxadores

de sapatos por todos os cantos e recantos de Addis? Pessoas lendo o jornal por debaixo da sombra das passagens aéreas de Arat Kilo? Atraentes raparigas que passeiam por Bole, esperando ser notadas por um agente e convidadas para uma glamourosa carreira na moda internacional? Vendedores de bugigangas e guias turísticos em áreas turísticas como Bole? Os vendedores de rua que na Piazza penduram os seus produtos nos sinais de trânsito e semáforos para obter mais visibilidade? Ou o pastor que utiliza o asfalto, mais confortável do que a terra batida, para conduzir o seu gado em plena cidade? Todas estas actividades, hoje parte integrante do quotidiano de Addis, não compatíveis com a estrutura, ritmos e necessidades de uma cidade moderna, desafiam, e colocam a nú, através dos seus excessos, a incompatibilidade entre a vida humana e a lógica do estritamente necessário. As normas e regras cristalizam assim uma hierarquia, uma visão hegemónica de funcionamento da cidade, que imposta através de uma retórica positivista, espartilha as actividades humanas mais informais e criativas. Esta tentativa de domesticação da natureza humana esbarra porém na absoluta realidade que tenta negar, a não conformação do homem à regra, o seu lado biológico e animal.

As sucessivas reconfigurações da cidade encontram respostas diversas por parte da população, que se apropria das novas praças, estradas e demais infraestruturas para desenvolver as suas actividades, como a erva daninha que teimosamente cresce no mesmo sítio, independentemente do número de vezes que a arrancamos, a natureza ocupa o seu lugar, o mundo, caindo os responsáveis urbanos na tentação de tratar os problemas urbanos numa perspectiva patológica, como se de uma doença se tratasse, um vírus a ser eliminado (Halbert 2010: 109). Os elementos que não respeitam as regras ou não se adequam às mesmas, são assim removidos (Goldberg 1996).

Quem é então o cidadão de Addis, senão o libertino de Sade, que através do seu comportamento excessivo, coloca em evidência o absurdo do mundo que o rodeia, consubstanciando o social e o animal?

Sonhos e outras realidades: a experiência individual da cidade

Em termos de organização espacial da cidade assistimos à sua criação de polaridades secundárias, espaços onde podemos ler a morte do centro da cidade (Halbert 2010: 107). Também o tempo e as distâncias urbanas se contraem devido ao efeito dos transportes, transformando-se a velocidade num dos principais conceitos através dos quais avaliamos a cidade, influenciando a forma como os cidadãos percebem e utilizam a cidade e usá-lo. Isto é visível nas interações de rua por toda a cidade de Addis Abeba, especialmente quando olhamos para as gerações mais jovens, pois toda a forma urbana foi submetida ao trânsito automóvel, acomodando as suas necessidades.

A colonização da cidade por parte do automóvel altera os hábitos e a percepção que os peões têm da mesma, da sua geografia, tempo e ritmos. A rua começa a ser vista como um lugar perigoso, cada vez mais os peões se refugiam nas calçadas, passadeiras e outras estruturas construídas para os separar do trânsito automóvel. A percepção da cidade por parte de quem caminha é radicalmente diferente daquela de quem conduz ou é conduzido num veículo automóvel: a experiência da marcha urbana solicita o corpo na sua totalidade, criando um conjunto de relações que associa espaços, tempos e emoções distintas (Thomas 2010: 121).

Para a socióloga Rachel Thomas, caminhar na cidade, percorrer os seus espaços e ruas, é um experiência que solicita a totalidade do corpo humano: a cidade não está fora do homem mas sim no seu olhar, na sua audição, nos seus sentidos e emoções. O homem apropria-se e age sobre a cidade segundo as significações que lhe confere. A experiência da cidade encontra-se assim contaminada pelas vivências individuais, pelos usos e experiências quotidianas (Thomas 2010: 121-122). Criamos assim pólos magnéticos no espaço urbano, cuja atracção está ligada a uma história pessoal, infância, lembrança de um momento de paz, momento miraculoso que procuramos renovar constantemente (Thomas 2010: 123). Outra forma de conhecer a cidade será cair numa deriva surrealista, caminhar sem razão precisa, deixar-se guiar pelo humor, sem objectivo, ao contrário do habitante que sai de casa com um destino exacto. Esta deriva levaria à invenção de um caminho pessoal, mesmo que com mapa, transgredindo e ultrapassando o habitual. Estas atracções afectivas regidas pela intuição momentânea, onde a objectividade seria filtrada pela atmosfera do momento, levariam à criação de uma geografia afectiva da cidade. (Thomas 2010: 123-127).

Esta geografia afectiva contrasta com a visão tradicional de cientificidade e razão pura, pondo em causa as concepções e a forma como os espaços das cidades são concebidos e pensados: se por si só não constituem motivo suficiente para impulsionar uma tomada de decisão, o neurologista português António Damásio não deixar de notar a importância das emoções, enquanto percepção das interacções com as quais o corpo humano se depara no seu dia a dia: *“I suggested that certain levels of emotion processing probably point us to the sector of the decision-making space where our reason can operate most efficiently. I did not suggest, however, that emotions are a substitute for reason or that emotions decide for us. It is obvious that emotional upheavals can lead to irrational decisions. The neurological evidence simply suggests that selective absence of emotion is a problem. Well-targeted and well-deployed emotion seems to be a support system without which the edifice of reason cannot operate properly. These results and their interpretation called into question the idea of dismissing emotion as a luxury or a nuisance or a mere evolutionary vestige. They also made it possible to view emotion as an embodiment of the*

logic of survival.” (Damásio 2000: 29). O puro funcionalismo das cidades desprovidas de espaços e estruturas geradoras de sentimentos e, por consequência, de emoções, gera assim cidades sem alma (Ouallet 2009).

Estas emoções, públicas e direccionadas para o exterior, expressam-se na mente humana através de sentimentos, privados e direccionados para o interior: “[it] is through feelings, which are inwardly directed and private, that emotions, which are outwardly directed and public, begin their impact on the mind; but the full and lasting impact of feelings requires consciousness, because only along with the advent of a sense of self do feelings become known to the individual having them.” (Damásio 2005: 25). Compreender o homem para Damásio requer uma perspectiva total que olhe para a ligação entre mente e o corpo através das emoções, ou seja, a forma como o corpo interage com o meio ambiente físico e social (Damásio 1998: 2005).

Os espaços que em Addis Abeba estão sendo renovados cortam a interacção de grande parte dos seus utilizadores com um espaço e um tempo que lhes são familiares, onde a sua vida social e afectiva se estrutura e desenvolve, numa medida, a sua memória. Não uma pobre memória, que apenas funcione para trás, como lembrava a Rainha Branca a Alice “*It’s a poor sort of memory that only works backwards, says the White Queen to Alice.*” (Carroll: 2003) mas uma memória que perdure no tempo e no espaço, relembrando aos cidadãos quem são, inspirando-lhes sentimentos, inscrevendo emoções no seu corpo (Cerulo 2002; Eich 2000; Ellis 1995).

As apropriações inventivas e informais desses espaços por parte da população constituem transgressões à norma, à autoridade, definem relações conflituosas que nos recordam, a cada momento, da não conformidade que a natureza humana reclama através da plena utilização do corpo em espaços que configuram e criam a sua memória. Se a leitura das ideias de Claude Lévi-Strauss nos permite identificar natureza humana com a mente humana (Lévi-Strauss: 2002), então, uma releitura destas ideias à base da filosofia sadiana mostra-nos como a cidade, ao tentar apagar (por meio da esterilização de espaços, de uma arquitectura funcionalista e de exclusões, de ferramentas como o veículo motorizado ou através da imposição de regras formais de utilização do espaço) a presença humana, não apenas os corpos mas também através de uma colonização das mentes, esta tentativa de anular a desordem causada pelos habitantes ou peões acaba precisamente por enunciar a intensidade dessa presença e desordem. A resistência da presença humana a todo o tipo de regra e tentativa de submissão são uma marca indelével da sua natureza. A arte e a literatura fazem muitas vezes referência a um mundo urbano pós-apocalíptico, onde um herói solitário vagueia, insensível à violenta realidade, acabando, inevitavelmente por sucumbir, não a uma natureza positiva da sua existência, mas sim ao contacto com o Outro, a um confronto que desperta as suas emoções, corporais e mentais, externas e

internas (Krause 2003). É assim o contacto com o outro, as acções quotidianas, aquilo que desperta a mente humana; negar este facto mais não é do que enunciá-lo pois, tal como a erva daninha sempre acaba por recuperar o espaço que era seu, também a presença humana sempre encontrará forma de, contra toda a autoridade, recuperar o seu lugar na cidade. Rachel Thomas chama a atenção para o fascínio Ocidental pela realidade indiana, pela desordem geral que aí encontram, tal como os italianos um dia encontraram em Addis Abeba: um espectáculo e diálogos constantes (Thomas 2010: 2010) que interpretam como caos, feiúria, poluição, desordem e desorganização, assumindo esta sua interpretação como um dado factual.

Wendy Donniger O'Flaherty nota que Carl Jung na sua análise ao *Livro tibetano dos mortos* levanta a questão da resistência do pensamento ocidental à possível realidade das coisas criadas pela mente, entrevedo a existência de uma base essencialmente cultural dessa assunção. Para a autora, poderão existir formas de explicar certos acontecimentos sem que para isso seja necessário invocar hipóteses como a da causalidade, e poderão existir outras realidades para além da realidade objectiva. Nesta perspectiva, embora seja, de facto possível (e necessário) distinguir entre as realidades interior e exterior, não é necessário (ou, de facto, possível), valorizar uma em detrimento da outra. (O'Flaherty 2003: 100). A autora cita Jung “*Se uma coisa é objectiva ou subjectivamente “dada”, o facto é que ela é*”, para nos mostrar a importância da consubstanciação de realidades interiores e exteriores em diferentes contextos e realidades (O'Flaherty 2003: 101).

A experiência urbana em Addis consubstancia diferentes planos de realidade, muito para além da realidade objectiva. A verosimilhança de muitos dos factos que ouvi e das histórias que vivi em Addis situam-se num plano onírico, impossível de quantificar ou descrever, indissociável do ambiente da cidade e seus habitantes, resultado das derivas surrealistas que me conduziram pelas ruas da cidade, criando a minha própria geografia afectiva da cidade. Ao escrever estas linhas, olhando para mapas, recordando ruas, vêm-me à lembrança as convulsões contínuas da vida de Addis, o som das agitadas noites quentes nas *asmari bet* de Kazanchis, as aromáticas tardes nas *bunna bet* da Piazza, os lânguidos domingos passados em Entoto com um saco de *khat* ou as inúmeras *injera* partilhadas e regadas a *tej* ao som do *jazz* em Arat Kilo. Destes lugares perdura não a função, a arquitectura ou a aparência, mas sim rostos, aromas, melodias e fragâncias.

Todas as lembranças de Addis resultam de momentos de conversação, de convívio, de confronto com o Outro, num diálogo muitas vezes mudo. A cidade revela-se através dos sentidos e das emoções que desperta, numa busca incessante pelo apaziguamento: “(...) [*é a emoção*] o que nos força a sonhar: o sono sem sonhos ocorre quando alguém não tem quaisquer desejos e, por conseguinte, não tem quaisquer sonhos. *É a emoção que*

nos faz desejar ver coisas que não estão lá, projectar os nossos desejos sobre a realidade material.” (O’Flaherty 2003: 382).

O encanto de Addis reside nos sonhos que desperta, na forma como a natureza humana se apropria da cidade, muitas vezes contra a própria cidade, para a adaptar (e se adaptar) às suas necessidades. O que é, então, Addis? Addis são não apenas os episódios e histórias que aqui descrevi, mas também, qual biblioteca de Babel, as infindáveis memórias de todas as outras pessoas que por lá passaram, viveram, caminharam, dançaram, partilhando uma viagem individual.

Na impossibilidade de erigir tal biblioteca ou até de preservar a cidade numa cápsula do tempo destinada a arqueólogos do ano 3000, a melhor forma de conservar as memórias do que é Addis para as gerações vindouras é precisamente através da manutenção dos seus espaços públicos, dos seus edifícios, dos locais onde a actividade humana se desenrola e persistentemente inscreve a sua memória.

Addis são os episódios que aqui descrevi, não como factualmente aconteceram, mas como os vivi, percepcionei, recordo e interpreto. Addis é também a confessora das memórias de muitas outras pessoas que por lá vivem, caminham, dançam, pedem ou engraxam sapatos, sonhando uma viagem ao mesmo tempo colectiva e individual. Ao fim do dia, mais do que o aspecto físico da cidade, permanece a sua geografia afectiva e emocional, ou seja, a forma como o sal da cidade se entranhou nos nossos corpos.

“À l’endroit où les fleuves se jettent dans la mer, il se forme une barre difficile à franchir, et de grands remous écumeux où dansent les épaves. Entre la nuit du dehors et la lumière de la lampe, les souvenirs refluaient de l’obscurité, se heurtaient à la clarté et, tantôt immergés, tantôt apparents, montraient leurs ventres blancs et leurs dos argentés.”

Boris Vian, L’écume des jours.



Foto: Um último spriss jus.

Bibliografia

- ABBINK, Jon “Violence and culture: anthropological and evolutionary-psychological reflections on inter-group conflict in southern Ethiopia”, in Schmidt, Bettina and Ingo Schroder (eds.) 2001. *Anthropology of violence and conflict*. London: Routledge.
- ABEGE, Wondimo 2012. *Sustainable urban mobility planning for coping challenges of urban transportation in the fast urbanizing Ethiopia*. Addis Ababa: Codatu.
- Addis Ababa In the Past and It's Prospect in the New Millenium*. Addis Ababa: Millenium Secretariat.
- ADDIS FORTUNE 2013. “*Addis Abeba to Get New Traffic Lights*”, disponível em <http://addisfortune.net/articles/addis-abeba-to-get-new-traffic-lights/>
- ADDIS, Yayeh 2003. *The extent, variations and causes of road traffic accidents in Bahir Dar*. Addis Ababa: Addis Ababa University.
- ADUGNA, Girmachew 2006. *Livelihoods and survival strategies among migrant children in Addis Ababa*. Trondheim: NTNU.
- ANDERSSON, Henrik e Gunnar Lindberg 2010. “*Benevolence and the value of road safety*”, in *Accident Analysis and Prevention* 41 (2009) 286–293. Oxford: Elsevier.
- ANDRUSZ, Gregory, Michael Harloe and Ivan Szelenyi (eds.) 1996. *Cities after socialism: Urban and regional change and conflict in post-socialist societies*. Oxford: Blackwell.
- ALEMAYEHU, Elias Yitbarek 2008. *Revisiting “Slums”, Revealing Responses. Urban upgrading in tenant-dominated inner-city settlements, in Addis Ababa, Ethiopia*. Norwegian University of Science and Technology.
- AMBAYE, Daniel Weldegabriel 2013. *The History of Expropriation in Ethiopian Law*. in *Mizan Law Review*. Vol. 7 No.2, December 2013 pp. 283-308).
- AMBAYE, Daniel Weldegabriel 2015. *Land rights and expropriation in Ethiopia*. Springer: New York.
- ARAGAW, Mikya Tesfaye 2011. *Urban open space use in Addis Ababa: the case of Meskel Square*. Alnarp: Swedish University of Agricultural Sciences.
- ASEFA et al. 2014. *Magnitude of, trends in, and associated factors of road traffic collision in central Ethiopia*, in *BMC Public Health*.
- AUGÉ, Marc 1992. *Non-Lieux: Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris: Seuil.
- BALSVIK, Randi Rønning Balsvik 2005, *Haile Selassie's students: the intellectual and social background to the revolution 1952-1974*, Addis Ababa University Press: Addis Ababa.
- BBC 2012. “*Ethiopia's Ethio Telecom signs deal with China's ZTE*”. Acessível em <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-23754626>

- BACHELARD, Gaston 1960. *La poétique de la reverie*. Paris: PUF.
- BASHFORD, Alison and Claire Hooker (eds.) 2001. *Contagion: historical and cultural studies*. London: Routledge.
- BENVENISTE, Émile 1966. *Problèmes de linguistique générale I*, Paris: Gallimard.
- Besha, Tibebe e Hill, Shawndra 2010. *Mining Road Traffic Accident Data to Improve Safety: Role of Road-Related Factors on Accident Severity in Ethiopia*, in AAAI Spring Symposium: Artificial Intelligence for Development, 2010.
- BLOCH, Maurice 1998. *How We Think They Think: Anthropological Studies in Cognition, Memory and Literacy*. Boulder: Westview Press.
- BLOCH, Maurice 2012. *Anthropology and the cognitive challenge*. Cambridge: University Press.
- BODY-GENDROT, Sophie 2000. *The social control of cities?* Oxford: Blackwell.
- BOI, Luciano (ed.) 2005. *Geometries of nature, living systems and human cognition*. Singapore: Scientific.
- BÔLE-RICHARD, Aymeric 2008. *Pedonalidade no Largo do Rato: Micro-Poderes*, Lisboa: ACA-M.
- BOSREDON, Pauline 2006. “*Harar (Éthiopie), entre la ville du sud et la complexe réalité d’une ville gigone: la difficile redéfinition d’un terrain*”, in *École d’été de Géographie Sociale Autour de l’Espace Social: méthodes et outils, objets et éthiques*. Rennes.
- BOULIER, Dominique 2010. *La ville événement*, Paris: PUF.
- CARROL, Lewis 2003. *Alice in Wonderland and through the looking glass*. NY: Penguin.
- CERULO, Karen (ed.) 2002. *Culture in mind: Toward a sociology of culture and cognition*. London: Routledge.
- CHOUDHURY, Suparna and Jan Slaby (eds.) 2012. *Critical Neuroscience: a handbook of the social and cultural contexts of neuroscience*. Oxford: Blackwell.
- CLASTRES, Pierre 1979. *A sociedade contra o estado*. Porto: Afrontamento.
- CRUMMEY, Donald 1987. *Some Precursors of Addis Ababa: Towns in Christian Ethiopia in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, in Ahmed Zekaria, Bahru Zewde and Taddese Beyene (eds.), *Proceeding of the International Symposium on the Centenary of Addis Ababa, November 24-25, 1986, Addis Ababa*. pp. 9-31.
- CURTIS, W. J., & C. A. Nelson (2003). *Toward building a better brain: Neurobehavioral outcomes, mechanisms, and processes of environmental enrichment*, in S. S. Luthar (ed.) *Resilience and vulnerability: Adaptation in the context of childhood adversities* (pp 463-488). New York: Cambridge University Press.

- DAMÁSIO, António 2000. *The feeling of what happens*. New York: Mariner Books.
- DAMÁSIO, António 1998. *Descartes error: emotion, reason, and the human brain*. NY: Avon.
- DAVIS, Robert 1993. *Death on the Streets: Cars and the Mythology of Road Safety*, Hawes: Leading Edge Press & Publishing Ltd.
- DE VALOIS, Karen K. (ed.) 2000. *Seeing*. Oxford: Elsevier.
- DELGADO, Manuel 2007. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del “modelo Barcelona”*, Madrid: La Piqueta.
- DEBORD, Guy 2005. *A sociedade do espectáculo*. Lisboa: Edições antipáticas.
- DIAMOND, John, Joyce Liddle, Alan Southern and Philip Osei (eds.) 2010. *Urban regeneration management: International perspectives*. New York: Routledge.
- DONNER, Henrike 2008. *Domestic goddesses. Maternity, globalization and middle-class identity in contemporary India*. Aldershot: Ashgate.
- EUROPEAN COMMISSION 2001. *Brussels, A capital of Europe, Final Report*, Bruxelles: EC. Disponível em http://ec.europa.eu/dgs/policy_advisers/archives/publications/docs/brussels_capital.pdf
- EICH, Eric, John F. Kihlstrom, Gordon H. Bower, Joseph P. Forgas and Paula M. Niedenthal (eds.) 2000. *Cognition and emotion*. Oxford: Oxford University Press.
- ELLIS, Ralph D. 1995. *Questioning Consciousness. The interplay of imagery, cognition and emotion in the human brain*. Amsterdam: John Benjamins Publishing Company.
- EPSTEIN, William and Sheena Rogers 1995. *Perception of Space and Motion Handbook of Perception and Cognition*. San Diego: Academic Press.
- FAZEL, Mina et al. 2012. *Mental health of displaced and refugee children resettled in high-income countries: risk and protective factors*, in *Lancet*, 379, 266 - 282.
- FORMAN, Richard 2008. *Urban regions. Ecology and planning beyond the city*. Cambridge: Cambridge: University Press.
- FOUCAULT, Michel 1975, *Surveiller et Punir*, Paris: Gallimard.
- FOUCAULT, Michel 1984. *Histoire de la sexualité 2: l’usage de plaisir*. Paris: Gallimard.
- FOUCAULT, Michel 2004. *Sécurité, Territoire, Population*. Paris: Éditions du Seuil.
- FREEMAN, Dena 2004. *Initiating change in Highland Ethiopia*. Cambridge: Cambridge University Press.
- FRETIGNÉ, Hélène 2006. *Uma praça adiada: estudo de fluxos pedonais na praça do Duque de Saldanha*, Lisboa: ACA-M.
- FREUND, Bill 2007. *The African City: A History*. Cambridge: Cambridge University Press.

- FULLER, Mia 2006. *Moderns Abroad: Architecture, cities and Italian imperialism*, Routledge: London.
- GAMST, Frederick C. (1970). *Peasantries and Elites without Urbanism: the Civilization of Ethiopia*. *Comparative Studies in Society and History*, 12, pp 373-392.
- GATTO, John Taylor 2009. *Weapons of mass instruction*. New Society Publishers.
- GEHL, Jan and Birgitte Svarre, 2013. *How to study public life*. Washington: Island Press.
- GIDDENS, Anthony 1991. *The consequences of modernity*. Stanford University Press.
- GIDDENS, Anthony 2001. *O mundo na era da globalização*. Lisboa: Presença.
- GIORGIS, Fasil 2009. “*Challenges of new towns in Ethiopia*” in *Construction Ahead*, sep-dec 2009.
- GIORGIS, Fasil e DÉNIS GÉRARD. 2008. *Addis Ababa the City and its Urban and Architectural Heritage from 1886-1941*, Addis Abeba: Shama Books.
- GOFFMAN, Erving 1993 (1959). *A apresentação do eu na vida de todos os dias*. Lisboa: Relógio d’água.
- GOFFMAN, Ervin 1961. *Asylums - Essays on the social situation of mental patients and other inmates*. Anchor books.
- GOLDHAGEN, Daniel 1996. *Hitler’s Willing Executioners: Ordinary Germans and the Holocaust*. New York: Alfred A. Knopf.
- GOODY, Jack 1978. *The Domestication of the savage mind*. Cambridge University Press.
- GOMES DA SILVA, José Carlos 2003. *O discurso contra si próprio*. Lisboa: Assírio & Alvim.
- GOMES DA SILVA, José Carlos 1994. *A identidade roubada. Ensaio de antropologia social*. Lisboa: Gradiva.
- GOTTDIENER, Mark and Leslie Budd 2005. *Key concepts in urban studies*. London: Sage Publications.
- GRAEBER, David 2004. *Fragments of anarchist anthropology*, Chicago: Prickly Paradigm Press.
- GRAEBER, David 2007. *Possibilities: Essays on hierarchy, rebellion and desire*. Oakland, CA: AK Press.
- GRANJO, Paulo 2006. “*Quando o conceito de risco se torna perigoso*”, in *Análise Social*, vol. XLI (181), 2006, 1167-1179 Lisboa: ICS.
- GRAS, Pierre e Thierry PAQUOT 2008. *Le Corbusier voyageur*, Paris: L’Harmattan.
- Guide de l’exposition “Construire Bruxelles. Architecture et Transformations Urbaines en Europe”*, Palais des Beaux-Arts, Bruxelles, 9.10 - 28.11.2010.

- HAILU, Daniel 2007. Implications of formal education for rural communities in Ethiopia, Addis Ababa University Press.
- HALFARI, M. 1997. “*The governance of urban development in East Africa*”. In Mark Swilling (ed.) *Governing Africa’s cities*, Wittwatersrand University Press: Johannesburg, pp. 115-160.
- HALBERT, Ludovic 2010, *L’avantage métropolitain*, Paris: PUF.
- HAUER, Ezra 2010. “*On prediction in road safety*” in *Safety Science* 48 (2010) 1111–1122. Oxford: Elsevier.
- HAZEN, Alyson and John E. EHRI (2006), *Road Traffic Injuries: Hidden Epidemic in Less Developed Countries*, in *Journal of the National Medical Association* Vol 98, No. 1, January 2006.
- HÍJAR, Martha et al. 2004. “*Road traffic injuries in an urban area in Mexico An epidemiological and cost analysis*”. in *Accident Analysis and Prevention* 36 (2004) 37–42. Oxford: Pergamon.
- HENRICH, Natalie and Joseph Henrich 2007. *Why humans cooperate: a cultural and evolutionary explanation*. Oxford: Oxford University Press.
- HOLLO, Selma Reuben 2002. *Mas alla del Prado*. Akal: Madrid.
- HOFFMAN, Lily, Susan Fainstein and Dennis Judd (eds.) 2003. *Cities and visitors: Regulating people, markets and city space*. Oxford: Blackwell.
- HOLZMANN, Frédéric 2008. *Adaptative cooperation between driver and assistant system. Improving road safety*. Berlin: Springer.
- HORTA, Gerard 2004, *L’Espai Clos*, Barcelona: Edicions de 1984.
- HUMAN RIGHTS WATCH 2010, “*One hundred ways of putting pressure*”, New York: HRW.
- HUTCHINS, Edwin (1995), *Cognition in the Wild*. Cambridge, MA: MIT Press.
- INGOLD, Tim 2004, *Culture on the Ground: The World Perceived Through the Feet*, in *Journal of Material Culture* November 2004 vol. 9 no. 3 315-340
- INGOLD, Tim 2011. *Being alive: essays on movement, knowledge and description*. London: Routledge.
- JACOBS, G. D. e I. A. Sayer, 1984. *Road accidents in developping countries. Urban problems and remedial measures*. Transport and Road Research Laboratory: Crowthorne.
- JACOB, Pierre and Marc Jeannerod 2003. *Ways of seeing. The scope and limits of visual cognition*. Oxford: Oxford University Press.
- JEANNEROD, Marc 2006. *Motor Cognition. What actions tell the self*. Oxford: Oxford University Press.

- JENKINS, Paul 2009, "*African cities: competing claims on urban land*", in Francesca Locatelli and Paul Nugent, eds., 2009, *African cities: competing claims on urban land*, BRILL, Leiden, pp. 81-108.
- JOHNSON, Krystal L. 2008. *Reshaping urban environments in Ethiopia: exploring life through the use of space in four Addis Ababa kebeles*. Barnes and Noble.
- JORDAN, David (1995). *Transforming Paris: The life and labors of Baron Haussman*. Free Press.
- JOVCHELOVITCH, Sandra 2007. *Knowledge in context: representations, community and culture*. London: Routledge.
- KAUFMANN, Vincent et al. 2003. *Mobilite et Motilite. De l'intention a l'action*. Lausanne: LASUR.
- KAZEPOV, Yuri 2005. *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements and the challenge to urban cohesion*. Oxford: Blackwell.
- KEBBEDE, Girma 2004. *Living with urban environmental health risks: the case of Ethiopia*. London: SOAS.
- KELLER, Edmond 1988. *Revolutionary Ethiopia*, Indianapolis: Indiana University Press.
- KLOSSOWSKI, Pierre, 2002 (1947). *Sade, mon prochain*. Paris: Seuil.
- KRAUSE, Linda and Patrice Petro 2003. *Global cities. Cinema, architecture and urbanism in a digital age*. New Brunswick: Rutgers University Press.
- KRISTEVA, Julia, 1965. *Recherches pour une semanalyse*, Paris: Seuil.
- LAMONT, Mark 2010. *An epidemic on wheels?* in *Anthropology Today* Vol 26. N 5, October 2010.
- LAMONT, Mark 2012. "*Accidents have no cure! Road death as industrial catastrophe in eastern Africa*", in *African studies*, 71 (2): 174:194.
- LANG, Jon 2005. *Urban design: A typology of procedures and products*. Oxford: Elsevier.
- LATOUCHE, Serge 2007. *Petit traité de la décroissance sereine*, Paris: Mille et Une Nuits.
- LATOUR, Bruno 2005. *Reassembling the social*. Oxford: Oxford University Press.
- LATOUR, Bruno 2009. *Les moteurs immobiles de la mobilité*, in Flonneau, M et Guigueno V, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, PUR: Rennes. pp. 7-10.
- LE BRETON, David, 1999. *L'Adieu au corps*. Paris: Métailié.
- LE BRETON, David 2010. *Expériences de la douleur. Entre destruction et renaissance*. Paris: Métailié.

- LE BRETON, Éric “*Homo Mobilis*” in *La Ville aux limites de la mobilité*, M. Bonnet et P. Aubertel (dir.), Paris, PUF, 2006.
- LEACH, Edmund 1989. *A diversidade da antropologia*. Lisboa: Edições 70.
- LEFÈVRE, Christian 2009. *Gouverner les métropoles*, Paris: LGDJ.
- LEVINSON, Stephen C. 2004 (2003). *Space in language and cognition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- LÉVY, Pierre 1997. *Cyberculture*. Paris: Éditions Odile Jacob.
- LEWIN, Kurt 1984. *Resolving social conflicts*. New York: Harper & Brothers.
- LÉVI-STRAUSS, Claude 2002 (1962). *La pensée sauvage*, Paris: PUF.
- LÉVI-STRAUSS, Claude 1983. *Le regard éloigné*, Paris: Plon.
- LITMAN, Todd 2014. *Introduction to multi-modal transport planning*. VTPI: Victoria.
- LONELY PLANET 2009 (2000). *Ethiopia & Eritrea*, 4th Edition.
- LOPES, Carlos M. 2011. *Candongueiros & Kupapatas. Acumulação, risco e sobrevivência na economia informal em Angola*. Cascais: Principia.
- LORTIE, A. 2007. “*Montréal 1960, Les ressorts de une reidentification.*” in Hélène Janniere et Frédéric Pousin (coord.) *Strates, matériaux pour la recherche en sciences sociales. Paysage urbain: genèse, représentations, enjeux contemporains*. Paris: LADYSS. Pp. 219 - 234.
- LOVEJOY, Arthur O. 1936 (2001). *The great chain of being*. Boston: Harvard University Press.
- LOVEJOY, C. Owen 1981, “The Origin of Man” in *Science*, 23 January 1981, Vol. 211 no. 4480, pp. 341-350
- Low, Setha M. and Denise Lawrence-Zúñiga (eds.) 2003. *The anthropology of space and place: locating culture*. Oxford: Blackwell.
- LUCK, Steven and Andrew Hollingworth (eds.) 2008. *Visual memory*. Oxford: Oxford University Press.
- LUTHAR, S.S. 2006. *Resilience in development: a synthesis of research across five decades*, In *Developmental Psychopathology: Risk, Disorder, and Adaptation*. D. Cicchetti & D.J. Cohen, Eds.: Vol 3. Second edition. Wiley. New York.
- LUTZ, Catherin and Anne Lutz Fernandez 2010. *Carjacked: the culture of the automobile and its effect on our lives*. New York: Palgrave Macmillan.
- LYNCH, David 2007. *Catching the big fish*. New York: Tarcher.

- MACONACHIE, Roy Urban 2007. Growth and land degradation in developing cities. Aldershot: Ashgate.
- MALINOWSKI, Bronislaw 1922. The argonauts of the Western Pacific. London: Routledge.
- MAMO, Wondwesen Girma; Haney, Deanna M. 2014. Attitudes and behaviors regarding traffic regulations in Addis Ababa, Ethiopia. in *International Perspectives in Psychology: Research, Practice, Consultation*, Vol 3(1), Jan 2014, 37-47.
- MAMMO, Tirfe 1999. The paradox of Africa's poverty, Lawrenceville: Red Sea Press.
- MARCUS, Harold G. 2002. A history of Ethiopia, updated edition, Los Angeles: UCLA Press.
- MARCUSE, Herbert 2006 (1964). One-dimensional man. London: Routledge.
- MAUSS, Marcel 2008. Ensaio Sobre a Dádiva, Lisboa: Edições 70.
- MAUSS, Marcel 2010 (1950). Sociologie et anthropologie. Paris: PUF.
- MAYER-SCHONBERGER, Viktor 2009. Delete. The Virtue of Forgetting in the Digital Age. Princeton: Princeton University Press.
- MENGISTAE, Taye 1990, *Urban-rural relations in agrarian change. An historical overview*, in S. Pausewong; Fonta Creru; Stefan Brüne; Esthetu Chole (eds.), Ethiopia rural development options, London: Zed Books, pp. 30-37.
- METHORST, Rob et al, 2010. Cost 358: Pedestrian Quality Needs. PQN Final Report, Cheltenham: WALK21.
- MILLER, Daniel 2001. Car cultures. Bloomsbury Academic.
- MORETTI, Simona, (s/d). 936-1941 The construction of the Empire. Plans and projects for the towns of the Italian Oriental Africa. Torino: Politecnico di Torino, Facultad de Arquitectura
- MUPIMPILA, Christopher 2008. *Aspects of road safety in Botswana*, in *Development Southern Africa* Vol. 25, No. 4, October 2008. London: Routledge.
- MYERS, Gareth 2005, Disposable cities, Ashgate: Aldershot.
- N'GUESSAU , Kouadio N'Da 1996. "*Vers une nouvelle lecture urbaine*", in Christoph Stein (ed.) *Development and urban*. CEA: Barcelona: CEA.
- NELSON, Phillip J. and Kenneth V. Greene 2003. Signaling goodness: social rules and public choice. The University of Michigan Press.
- OECD 2012. Compact City Policies: A Comparative Assessment, OECD Green Growth Studies, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264167865-en>.
- O'FLAHERTY, Wendy Doniger 2003 (1984). Sonhos, ilusão e outras realidades. Lisboa: Assírio & Alvim.

- OUALLET, Anne 2009. *Vulnérabilités et patrimonialisations dans les villes africaines: de la préservation à la marginalisation*, in *Cybergeo* 455 (2009), 12.
- PANKHURST, R. (1968). "Economic History of Ethiopia 1800-1935". Addis Ababa, Haile Sellassie I University Press. p. 284-289.
- PANKHURST, Richard 2001 (1998). *The Ethiopians*, Oxford: Blackwell.
- PASSALACQUA, Arnaud 2010. *La bataille de la route*, Paris: Descartes e Cie.
- PELLEGRINI, Alberto e Paulo BUSS (s/d). "*Artigo aborda os determinantes sociais da saúde*", Rio de Janeiro: FIOCRUZ. Disponível em <http://www.bio.fiocruz.br/index.php/artigos/329-artigo-aborda-os-problemas-da-saude-e-seus-determinantes-sociais?format=pdf>
- POCHET, Pascal e Rémi CORGET 2010. "*Entre automobilité, proximité et sédentarité, quels modèles de mobilité quotidienne pour les résidents âgés du périurbain?*", in *Espace, Populations Sociétés*, n°1, pp 69-81.
- PHILLIPSON, David "*Aksumite urbanism*", in David Anderson and Richard Rathbone (eds.), 2000, *Africa's Urban Past*, James Curry: Oxford, pp. 52-65.
- PINKNEY, David H. 1957. "*Money and Politics in the Rebuilding of Paris, 1860-1870*", in *The Journal of Economic History* Vol. 17, No. 1 (Mar., 1957), pp. 45-61
- FIGUET, François 1998. *Des nomades entre la ville et les sables*, Paris-Genève: Karthala - IUED.
- PRATTE, David 1998. "*Road to ruin. Road traffic accidents in the developping world*" in *Nexus* Vol 13: 46-62 (1998).
- RAMOS, Manuel João 1989. *Sade, fundador das Ciências do Homem?* Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica - Centro de Estudos de Etnologia, p. 659-673.
- RAMOS, Manuel João 2010. *The Walker and the City*. Lisboa: ACA-M.
- RAMOS, Manuel João e Jorge Freitas Branco (eds.) 2004. *Estrada viva: aspectos do processo de motorização da sociedade portuguesa*. Lisboa: Assírio & Alvim.
- RAMOS, Manuel João 2011. *Risco e trauma rodoviários em Portugal*. Lisboa: ACA-M.
- RIFKIND, David s/d, "*Modernity and Continuity in Ethiopian Architecture and Urbanism – the Case of Gondar*", working paper.
- ROULLET-SUREAU, C. 2007. "*Réponses au désordre urbain dans la vallée de l'Orge*". in Hélène Janniere et Frédéric Pousin (coord.) *Strates, matériaux pour la recherche en sciences sociales. Paysage urbain: genèse, représentations, enjeux contemporains*. Paris: LADYSS. Pp.199 - 215
- ROCCI, Anaïs 2007. *De l'automobilité à la multimodalité?*, Paris: Université de Paris 5.

- ROJAS, Eduardo (ed.) 2010. Building cities: neighbourhood upgrading and urban quality of life. Inter-American Development Bank.
- ROUSSEAU, Jean-Jacques 1971. Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes. Paris: Garnier-Flammarion.
- ROUSSEAU, Jean-Jacques 1972. Du contrat social. Paris: Bordas.
- RUTTER, Derek and Lyn Quine (eds.) 2002. Changing health behavior: intervention and research with social cognition models. Maidenhead: Open University Press.
- SADÉ, Donatien Alfonse François, Marquês de, 2008 (1994). Justine ou les malheurs de la vertu. Paris: Gallimard.
- SALM, Steve and Toyin Falola (eds) 2005. African urban spaces in historical perspective. New York: University of Rochester.
- SALVARANI, Carmine Porcelli et al. (2007). *Impact of a program for the prevention of traffic accidents in a Southern Brazilian city: a model for implementation in a developing country* in Surgical Neurology 72 (2009) 6–14. Oxford: Elsevier.
- SAMSON, Fanueal, 2007. Analysis of Traffic Accident In Addis Ababa: Traffic Simulation. Addis Ababa: Addis Ababa University.
- SASSEN, Saskia, 2001. The Global City: New York, London, Tokyo. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- SASSEN, Saskia 2008. Territory, Authority, Rights. From medieval to global assemblages. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Save the Children 2010. A Study on Child Protection Mechanisms in Ethiopia.
- SBACCHI, Alberto 1985. Ethiopia under Mussolini, Zed Books, New York.
- SCHEHL, Stéphane 2008. *Point de méthode: géographie des territoires et territorialités à Damas (Syrie)* in Martine Berger et Frédéric Pousin, Strates numéro 14. Espaces du quotidien. Pp. 165-176
- SEILER, Cotten 2008. Republic of Drivers. A cultural history of automobility in America. Chicago: University of Chicago Press.
- SEGNI, Getu, 2007. Causes of road traffic accidents and possible counter measures on Addis Ababa-Shashemene roads. Addis Ababa: University of Addis Ababa.
- SENNET, Richard 2008. The craftsman. New Haven: Yale University Press.
- SEYOUUM, Seltene. “*Land alienation and the urban growth of Bahir Dar*”, in David Anderson and Richard Rathbone (eds.), 2000, Africa's Urban Past, James Curry: Oxford, pp. 235-245.
- SHAPIRO, Lawrence 2011. Embodied cognition. London: Routledge.

- SHIEL, Mark and Tony Fitzmaurice (eds.) 2001. *Cinema and the city: film and urban societies in a global context*. Oxford: Blackwell.
- SHIMELLES Tenaw, K.M. Zahidul Islam & Tuulikki Parviainen (2009). *Effects of land tenure and property rights on agricultural productivity in Ethiopia, Namibia and Bangladesh*. University of Helsinki, Helsinki.
- SHORE, Bradd 1996. *Culture in mind: cognition, culture and the problem of meaning*. Oxford: Oxford University Press.
- SLOTERDIJK, Peter 1987. *Critique of cynical reason*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- SLOTERDIJK, Peter, 2002. *Sphère I. Bulles*, Paris: Pauvert.
- SOARES, Rodolfo, 2006. *Percepção de riscos na estrada: uma perspectiva antropológica sobre o Algarve*, Lisboa: ISCTE.
- SONTAG, Susan 1978. *Illness as Metaphor*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- SOLLERS, Philippe, 1996. *Sade contre l'êtr e suprême*, Paris: Gallimard.
- STERN, Richard E., 1989. *Urban local government in Africa*, in Richard E. Stern and Rodney R. White (eds) *African cities in crisis*. Westview Press, Boulder.
- STEVENSON, Debora 2003. *Cities and urban cultures*. Maidenhead: Open University Press.
- STEWART, W.W., 1936. "*The Franco-Ethiopian Railway - Djibouti to Addis-Ababa*", in *The New Zealand Railways Magazine*, Volume 11, Issue 3 (June 1, 1936). Disponível em http://nzetc.victoria.ac.nz/tm/scholarly/tei-Gov11_03Rail-t1-body-d9.html
- TAYLOR, Ralph 1988. *Human territorial functioning*. Cambridge: Cambridge University Press.
- TELLER, Jacques, John R. Lee and Catherine Roussey (eds.) 2007. *Ontologies for urban development*. Berlin: Springer.
- TERRIN, Jean-Jacques 2011. *Le piéton dans la ville*. Marseille: Parenthèses.
- THOMAS, Chantal 2002. *Sade, L'orgie et la dissertation*, Paris: Rivages.
- THOMAS, Rachel (org) 2010. *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Paris, Editions des Archives Contemporaines.
- THOMPSON, Michael 2009. *Fleeing the city: Studies in the culture and politics of antiurbanism*. New York: Palgrave Macmillan.
- THOREAU, Henry David 2012 (1854). *Walden, or, Life in the woods, and On the duty of civil disobedience*. New York: Signet Classics.
- TODOROV, Tzvetan 1977. *Théories du Symbole*. Paris: Éditions du Seuil.

- URRY, John 2007. *Mobilities*. Polity Press.
- UNECA 2011. The Second African Road Safety Conference Nov. 09-11, 2011 Addis Ababa, Ethiopia. UNECA: Addis Ababa.
- UNEP 2012. “Vehicle Stock Statistics”, apresentação, disponível em http://www.unep.org/transport/pcfv/PDF/GFEI_Ethiopia_2012/VehicleStockStatistics.pdf
- UNHABITAT 2007. Situation analysis of informal settlements in Addis Ababa. Nairobi: UN.
- UNHABITAT 2008. Ethiopia. Addis Ababa urban profile. Nairobi: UN.
- UNHABITAT 2011. Condominium housing in Ethiopia: The integrated development programme, Nairobi: UN.
- UITP 2010. Report On Statistical Indicators Of Public Transport Performance In Sub-Saharan Africa, International Association of Public Transport. <http://www.uitp.org/knowledge/projects-details.cfm?id=444>.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara 1999. “*Urban development and traffic accidents in Brazil*” in *Accident Analysis and Prevention* 31 (1999) 319–328. Oxford: Pergamon.
- VAN GELDER DE PINEDA, Rosanna 1995. *Le Chemin de fer de Djibouti à Addis Ababa*, L’Harmattan: Paris.
- VERGUNST, Jo Lee and Tim Ingold (eds.) 2008. *Ways of walking. Ethnography and practice on foot*. London: Ashgate.
- VERMA, Niraj (ed.) 2007. *Institutions and planning*. Oxford: Elsevier.
- VÉRON, Jacques 2007. *La moitié e la population mondiale vit en ville*, in *Populations & Sociétés*, N° 435, Juin 2007.
- VIRILIO, Paul 1990. *L’Inertie Polaire*, Paris: Ed. Chritian Bourgois.
- VIRILIO, Paul 1997. *Open Sky*, London: Verso.
- VOLTI, Rudi 2006. *Cars and culture. The life story of a technology*. Boston: Johns Hopkins University Press.
- VOUKAS, Yorgos e Derek Palmer 2012. *Sustainable transportation in East Africa. The bus rapid transit evolution in Addis Ababa, Ethiopia*. Addis Ababa: CODATU.
- WOLLEN, Peter and Joe Kerr (Eds.) 2004. *Autopia. Cars and Culture*. Reaktion Books.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION 2006. *Assessment of khat*. Genève: WHO. Disponível em http://www.who.int/medicines/areas/quality_safety/4.4KhatCritReview.pdf
- WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2010. *Ethiopia: Factsheets of health indicators*. Genève: WHO.

WORLD HEALTH ORGANIZATION 2013. Ethiopia: Country profile. Genève: WHO. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/country_profiles/ethiopia.pdf

WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2012. Health indicators of sustainable cities. Genève: WHO.

WORLD BANK 2002. Cities on the move: A World Bank Urban Transportation Strategy Review. World Bank: Washington.

ZEWDE, Bahru 2005. “*The city centre: a shifting concept in the history of Addis Ababa*”, in Abdulmali Simone and Abdelghani Abouhani (ed.), *Urban Africa: Changing Contours of Survival in the City*. Dakar: CODESRIA. pp. 120-138.

ZINK, Rui 2004. “*Road literature*” in Freitas Branco, Jorge e Manuel João Ramos (orgs.), *Estrada Vida? - Aspectos da motorização na sociedade portuguesa*. Lisboa: Assírio & Alvim.

