

Surveillance in Latin America

“Vigilância, Segurança e Controle Social” . PUCPR . Curitiba . Brasil . 4-6 de março de 2009

ISSN 2175-9596

DIGA-ME COM QUEM ANDAS E O SEGUIREI VIGIANDO: a proposta dos microchips automotivos em São Paulo

The ubiquity of panoptic in the watching technology: the proposal of automotive microchips in São Paulo.

Fernando Rogério Jardim ^a

^(a) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, SP – Brasil, e-mail: frj.abc@usp.br.

Resumo

Propomos no presente trabalho contribuir com algumas reflexões críticas acerca da recente medida, desenvolvida pela prefeitura paulistana, visando a instalação de microchips e antenas em automóveis e ruas da cidade. Tomaremos como referencial as obras de Paul Virilio e de Gilles Deleuze: o teórico da velocidade (promovida pela máquina-de-Guerra) e o filósofo do controle (exercido pelo aparelho-de-Estado). Na primeira seção, descreveremos o funcionamento da tecnologia a ser usada nos veículos e nas ruas em São Paulo. Levantaremos hipóteses acerca das possíveis implicações — usos e desusos, medidas e contramedidas — suscitadas por essa tecnologia não tão nova, mas cujo princípio afasta-se das máquinas-de-visão e prenuncia já as máquinas-de-percepção. Discutiremos também como os microchips estão inseridos no contexto duma sociedade do controle-vigilância, cujo princípio é a ubiqüidade dos panópticos — já consagrados pela sociedade disciplinar descrita por Foucault. Na segunda seção, partindo de Virilio, discutiremos a questão da *dromologia* (a lógica da corrida) e caracterizaremos os automóveis como vetores da velocidade no espaço urbano, cujas características os aproximam da máquina-de-Guerra descrita pelos autores. Em seguida, partindo de Deleuze e Guattari, identificaremos as reações do aparelho-de-Estado diante dessa máquina bélica que lhe é exterior e hostil. Veremos como tal reação se dá pelo “estriamento” do espaço urbano e pela multiplicação dos controles invisíveis, visando a canalização dos fluxos e a visualização dos devires alheios. Como conclusão, colocaremos em questão se é possível, diante desse “ecossistema tecnológico” da sociedade da vigilância, tornar nosso devir invisível ou escapar da captura do sistema — como propõem Deleuze e Guattari.

Palavras-chaves: Foucault; Virilio; Deleuze e Guattari; sociedade do controle; tecnologias de vigilância.

Abstract

We propose in this article to contribute with some critical reflections regarding the recent action, proposed by the municipality of São Paulo, aiming to instalate microchips and antennas in cars and streets of the city. We take as our theoretical refference the works of Paul Virilio and of Gilles Deleuze: the theorist of the velocity (promoted by the machine-of-War) and the philosopher of the control society (put in practice by the apparatus-of-State). In the first part, we'll describe the operation of the technology to be applied in the cars and streets of São Paulo. We'll raise hypothesis about the possible consequences — uses and misuses, actions and reactions — to be produced by this no-so-new technology, but whose principle of operation withdraw itself from the machines-of-vision and announces the machines-of-perception. We'll distinguish also the way by which the microchips and antennas are insert in the context of a watching-control society, whose principle is the ubiquity of panoptics — already consecrates by the disciplinary society described by Foucault. In the second part, from Virilio, we'll discuss the question of dromology (the logic of the race) and we'll qualify the cars as vectors of velocity in the urban space, whose characteristics bring them near of the machine-of-War, described by those philosophers. And so, from Deleuze and Guattari, we'll identify the reactions put in practice by the apparatus-of-State in front these war machine, which is exterior and hostile to him. We'll see how this reactions takes place in the "furrowing" of the urban space and by the multiplication of invisible controls, aiming to drainage the urban flows and visualize the somebody else's "come to be". As a conclusion, we'll put in question if is possible, in front of these watching society's "technological ecosystem", become our "come to be" invisible or avoiding the arrest of the system — as Deleuze and Guattari propose.

Keywords: Foucault; Virilio; Deleuze and Guattari; control society; technology of watching.

INTRODUÇÃO: RUMO À UBIQÜIDADE DO PANÓPTICO

Satélites, câmeras, antenas e agora chips! A prefeitura da capital paulista e o Ministério das Cidades assinaram, ainda em 2006, o protocolo de intenções referente à instalação de microchips de identificação em todos os automóveis da cidade, a partir do próximo ano. A frota paulistana é estimada em seis milhões de veículos. A medida terá valor legal, concluindo-se daí que a instalação deverá ser obrigatória para todos os automóveis e motocicletas, caminhões e ônibus licenciados em São Paulo (MADUREIRA, 2006).

Ao trafegarmos pelas ruas das grandes cidades e observarmos como se dá o uso do automóvel, sobretudo pelos paulistanos, notamos como ele obedece à seguinte formula: 1 homem = 1 carro = 1 gueto. Sendo assim, a instalação de microchips em automóveis já equivale — numericamente — à instalação de microchips nas famílias ou nas pessoas. No trânsito caótico das conurbações, a multidão solitária desfrutará em breve dum solidão controlada. Trata-se pois dum controle *soft* e sofisticado, indivisível e individualizado. O uso dessa tecnologia já se vulgarizou no monitoramento de animais em extinção e no rastreamento de presos em liberdade condicional — os interceptadores pessoais (VIRILIO, 1993a, p. 184). Tamanha simetria nos faz pensar em duas

coisas controversas: 1º) devido ao esvaziamento dos espaços coletivos e à ameaça da extinção dos homens públicos, o controle doravante se vê instado a penetrar insidiosamente no âmbito privado, sendo o automóvel esse híbrido, misto duma propriedade privada que circula num espaço público. Podemos então ver o caso dos microchips automotivos como o penúltimo passo do Estado rumo aos nanochips orgânicos (VIRILIO, 1996b, p. 91-114); 2º) quando o criminoso — antes detento numa instituição disciplinar e agora liberto numa sociedade do controle — é deixado viver livre entre os *pretensamente* livres, notamos como essa medida penal, longe duma humanização legal, revela a verdadeira natureza persecutória e captora da sociedade onde vivemos. Daí a situação dos presos-livres é igualada à condição dos livres-presos.

O encontro entre Gilberto Kassab e Márcio Fortes para a discussão do projeto aconteceu em 2006; os testes com vinte e quatro antenas e quinhentos e cinqüenta veículos ocorreram no mesmo ano na região da Avenida Paulista; o desenvolvimento da proposta e a abertura das licitações transcorrem em 2007; a concorrência pública para as empresas interessadas em fornecer a tecnologia estará encerrada em 2008; a conclusão do projeto está prevista (ainda) para 2009-2010.

No momento, a proposta está emperrada, entre outras coisas, por iniciativas legais preventivas. Entretanto, surpreende sua celeridade. Antes mesmo que a sociedade civil se dê conta do ocorrido e suscite o debate, o caso já ocorreu e a discussão já se fechou. Daí então surge a postura boquiaberta e fatalista dos cidadãos diante da tecnologia (o *já-está-dado*) como consequência da sua imposição autoritária por parte dos tecnocratas (o *já-está-feito*). O fatalismo tecnológico é filho primogênito da tecnocracia. Por isso, todo aparato técnico com consequências evidentemente políticas — o controle — acaba sendo artificialmente despolitizado ao ter seu aspecto polêmico anulado e transformado numa mera tecnicidade — o trânsito — cuja resolução é novamente devolvida aos técnicos.¹

E para prevenir a crítica do cidadão comum via seu aspecto econômico, a prefeitura garante que os microchips automotivos não terão custo algum para os motoristas, pois com eles, os governos municipal e estadual (SP) esperam eliminar a inadimplência no pagamento do IPVA, das multas e do licenciamento — a qual chega a 30%. Sendo assim, conforme os defensores dessa tecnologia, o projeto é todo auto-sustentável e compensatório. É como se toda a cidade fosse

¹ Diga-se a propósito que o grupo formado para implementar a instalação dos microchips em São Paulo é composto pelos representantes do Detran, do Contran, do Denatran e da CET, além da prefeitura do município, do Ministério das Cidades e do SNI! Trata-se dum grupo técnico típico, do qual está excluído o cidadão comum.

doravante perpassada por postos de alfândega e zonas de fronteira, justificando a afirmação segundo a qual “as fronteiras do Estado passam agora pelo interior das cidades” (VIRILIO, 1993b, p. 7).²

Para isso, 2400 antenas deverão ser espalhadas pela cidade no próximo ano. O sistema todo chama-se IAV — Identificação Automática de Veículo. Cada microchip automotivo levará as informações do veículo e a situação do motorista no tocante a impostos e pontos na carteira, a multas e tributos em débito. Conforme o carro passar por qualquer antena, ela lerá o microchip, identificará o automóvel e enviará suas informações à central computadorizada da CET³. Como a localização das antenas é conhecida, o sistema possibilitará monitorar o percurso dos carros ponto a ponto pela cidade: bastará sobrepor as linhas do trajeto no mapa das ruas. Vê-se assim como *o espaço público* é colonizado pelas tecnologias do controle e da vigilância, tornando-se simples *imagem pública operatória* e meio para a regulação das trocas e das comunicações — o que é bastante irônico, porque o quase sumiço do espaço público coincide com sua maior visualização. Doravante, o controle seguirá o controlado; o espaço público do anonimato será aparelhado para denominar.

Desde então, não se trata mais como no passado de isolar pelo encarceramento o contagioso ou o suspeito, trata-se sobretudo de *interceptá-lo em seu trajeto* a tempo de auscultar seus trajes e suas bagagens, daí a proliferação de câmeras, radares e detectores nos locais de passagem obrigatoria (VIRILIO, 1993b, p. 8).

O portão das cidades antigas, o qual deu lugar à cancela do pedágio nas metrópoles aturais, em breve dará lugar aos pórticos magnéticos das conurbações futuras (VIRILIO, 1993b, p. 8 – 10). Com efeito, as cidades conurbaram-se e nada mais de visível as separa — muralhas ou portões. O tradicional atributo do poder local, exercido sobre as idas e vindas dos transportes e comunicações, torna-se assim bastante dificultado. Então, o legal e o ilegal misturam-se perigosamente num território anônimo; pessoas e coisas fluem livremente num espaço sem limites. As fronteiras da aldeia global tonaram-se porosas. E ao aparelhar todo o ambiente urbano

² Embora a CET negue a relação entre os microchips automotivos e a idéia do pedágio urbano em São Paulo, é tremendamente óbvia a possibilidade dum zoneamento espacial e temporal da cidade usando fronteiras magnéticas: invisíveis, ligáveis, desligáveis. O próprio ex-presidente da CET era (e é) defensor ardoroso do pedágio urbano.

³ CET: Companhia de Engenharia de Trâfego, autarquia municipal paulistana, encarregada do trâfego urbano.

com tecnologias de monitoramento, os poderes locais tentam recuperar suas antigas atribuições. A questão, portanto, é menos de vigiar e punir; é mais de controlar e seguir.⁴

No caso de veículos oriundos de outros Estados, o sistema IAV será combinado com o sistema LPA — Leitura Automática de Placa. Quando o veículo passar pela antena do IAV e o sensor perceber que ele não tem o microchip, o LPA será posto em funcionamento: ele fotografará a placa, digitalizará a imagem, extrairá a seqüência alfanumérica e consultará os dados nacionais para obter as informações do veículo *alienígena*. E assim a máquina-de-visão (câmera) dará suporte quando a logística de percepção (antena) for burlada. Mas a substituição duma pela outra será rápida. As vinte e sete unidades da Federação também já abriram licitações em 2007 para empresas interessadas em fornecer antenas e microchips. Conforme o Ministério das Cidades, os estados terão quatro anos a partir de maio de 2008 para finalizarem a implantação do sistema.

Várias empresas estrangeiras já fabricam essas etiquetas eletrônicas, usando, contudo, apenas duas tecnologias principais: a americana, que opera em freqüência de 915 MHz; e a européia, que funciona em freqüência de 5800 MHz. Pouco se sabe sobre o potencial cancerígeno dessas ondas, pois como acontece com outras tecnologias, a pesquisa das aplicações econômicas tem precedência sobre a pesquisa dos riscos para a saúde.

Essas antenas permitirão ainda o monitoramento do trânsito em tempo real — algo que hoje é realizado visualmente através de câmeras e de agentes. Embora essa possibilidade seja descartada pelos técnicos da CET, a venda ou a simples divulgação dos pontos e dos horários mais movimentados ou mais desertos da cidade, poderão ser muito úteis à especulação imobiliária e às estratégias do comércio. Isso sem falar das organizações criminosas.⁵

Como diria Foucault, o saber (tecnologia) gera efeitos de poder; e o poder (controle) cria efeitos de saber (FOUCAULT, 2000, p. 28). Mas qual é a relação disso com a medida da prefeitura paulistana? O encarceramento disciplinar funcionava como verdadeiro laboratório: cada efeito de poder sobre o interno produzia outro efeito de saber para a instituição. Na sociedade do controle, quando todo o corpo social é minado por tecnologias de vigilância, todo cidadão está sob poderes

⁴ Diante desses grandes movimentos de povoamento e de despovoamento, comprehende-se muitíssimo melhor a importância *indústria-militar* dos sistemas de localização dos vetores em movimento na superfície do planeta, como o *GLOBAL POSITIONING SYSTEM*, sistema paralelo e complementar do *GLOBAL INFORMATION DOMINANCE* [...] (VIRILIO, 2000, p. 39-40).

⁵ Citemos um exemplo. Em posse da informação sobre as áreas e os períodos mais freqüentados, e sabendo-se do poder aquisitivo das pessoas que lá freqüentam através veículos que por lá passam, as agências publicitárias poderão direcionar melhor seus anúncios para determinado público-alvo. O comércio virá depois a empreender seu zoneamento informal e oficioso: os bairros que já passam por desocupação e degradação, terão esses processos acelerados. O contrário acontecerá nos bairros concentrados e intransitáveis.

imperceptíveis e apto a gerar saberes incompreensíveis. Como consequência, até nossos movimentos improdutivos, tendo sido capturados por aparelhos de controle, poderão ser integrados a sistemas de capitalização, funcionando numa sociedade do conhecimento na qual o processo de produção, armazenamento e processamento de informações exerce papel considerável nas atividades econômicas. No lugar da diáde poder-saber, teremos então a tríade poder-saber-valor. “Assim, a lógica aproximada ao saber / poder é eliminada, cedendo lugar ao poder / mover, melhor dizendo, ao exame das tendências e dos fluxos” (VIRILIO, 1996a, p. 57). Daí a idéia segundo a qual, hoje, o poder age prevendo as tendências e colonizando os fluxos. Os microchips automotivos terão a forma duma etiqueta com sete centímetros de comprimento e deverão ser colados no pára-brisa e na placa dos veículos. A idéia é que ela se autodestrua caso seja retirada do local onde fôra originalmente posta. Por parte dos motoristas, as contramedidas possíveis, neste caso, seriam a clonagem da etiqueta e o uso de etiquetas de carros desmanchados.⁶

O principal ponto polêmico, passível duma reação por parte dos cidadãos, é a questão da privacidade: onde os dados serão armazenados? quem terá acesso às informações? como os dados poderão ser usados? Segundo a acessoria da CET, a privacidade será total e a localização dos veículos não será divulgada para outros órgãos públicos — *salvo se houver decisão judicial ou fato grave que justifique tal ação* (MADUREIRA, 2006). Note-se como a exceção à regra torna-se já o perigoso trampolim para a regra da exceção. Os defensores do projeto admitem a possibilidade de invasão dos bancos-de-dados por *rackers* e *crackers*. Mas a questão principal não é o *possível extravio* das informações referentes ao ir-e-vir das pessoas, mas sim a *real concentração* duma quantidade incrível de dados e de fatos nas mãos dum órgão do governo. Tal acumulação é por si só perigosíssima.

Invariavelmente, os riscos associados às tecnologias são pensados apenas em termos externos a ela própria. Quando algo dá errado, é por causa da sua má *apropriação e utilização*. A concepção da neutralidade da ciência é a versão acadêmica duma outra idéia social, bastante difundida: a inocência da tecnologia. Essa idéia traz duas consequências negativas para o debate público: 1º)

⁶ A tecnologia é chamada *Radio Frequency Identification* (RFI) e já é usada (sintomaticamente) para administrar estoques em grandes supermercados e na trava eletrônica dos automóveis. Casas noturnas na Espanha e Holanda já usam esses microchips para identificar seus clientes vips. Oslo na Noruega e Santiago no Chile já adotaram os microchips automotivos. A companhia estadunidense *City Watcher* [Sentinela da Cidade] já instalou radiotransmissores nos braços dos empregados. A tecnologia é semelhante à das etiquetas, contudo, é usada na forma dum implante subcutâneo introduzido com anestesia local. A identificação se dá por escaneamento e só funciona a poucos metros, porém, outro dispositivo emite radiofrequência e permite o rastreamento

ao se culpar apenas o lado da *apropriação* e *utilização* quando algo dá errado, o discurso acaba servindo para ocultar o lado da *produção* da tecnologia, o qual continua não-crítico e não-político; 2º) ao se pensar sempre os riscos e danos como coisas exteriores à tecnologia, fica implícito que sua solução é algo intrínseco à tecnologia; que para cada problema técnico (ou mesmo social) existe alguma solução técnica igualmente disponível; que não existe nenhuma tecnologia naturalmente má. No final das contas, os dois efeitos reúnem-se numa só meta: a justificação.

A princípio, a tecnologia dos microchips será justificada para localizar seqüestrados em cativeiro e veículos roubados à distância, mas ela é perfeitamente aplicável no monitoramento e controle dos internos em hospitais, quartéis, prisões, fábricas e escolas — como aconteceu com o panóptico. Sua generalização para toda a sociedade é questão apenas quantitativa e — é claro — técnica. Nada deverá ser obrigatório e coercitivo: o *medo* encarregar-se-á da adesão voluntária. Assim foi em Praia Grande, município do litoral paulista, onde os motoristas já aderiram voluntariamente aos microchips. Afinal, num cenário social pautado pela paranóia, numa sociedade onde o medo é a grande mercadoria produzida, a segurança torna-se a principal (senão a única) reivindicação política do cidadão. Médicos poderão escanear pacientes como se fossem leitores num código-de-barras, obtendo num instante a identidade do indivíduo, o quadro da doença e a administração do medicamento. As informações poderão ser passadas às seguradoras e à Previdência, para cálculo de seguros e pensões por invalidez. Supervisores poderão monitorar o acesso e a circulação dos empregados durante o expediente, prevenindo paradas longas e saídas indevidas. O mesmo se dará com as crianças em ambiente escolar. Além disso, as notas do boletim poderão ser laçadas no próprio aparelho, tornando ele parte indelével do educando. Soldados desertores e presos fugitivos poderão ser facilmente localizados. E assim passaremos das instituições que vigiavam e puniam (FOUCAULT, 2000) para sociedades que capturam e controlam (DELEUZE, 1998). “Depois do olho de Deus perseguindo Caim até o túmulo, temos agora o *olho da humanidade* sobrevoando os oceanos e os continentes à procura de criminosos” (VIRILIO, 2000, p. 32).

da pessoa via satélite. Ativistas da organização *Spy Chips* lutam contra a difusão dessa tecnologia e tentam dissuadir as empresas e os consumidores — mas sem sucesso [MONBIOT, 2006].

Tudo isso nos remete à figura do *panóptico* concebido por Jeremy Bentham. Seu modelo remete à arquitetura das instituições disciplinares dos séculos XIX e XX.⁷ Sua forma é simples e econômica, porque se a violência for exagerada, há o risco das revoltas; e se a vigilância for descontínua, há o perigo da resistência. Então, seu princípio é *o olho que a todos vê sem ser visto por ninguém*. O panóptico é a máquina que circunscreve tanto aqueles que exercem o poder como aqueles sobre os quais o poder é exercido (FOUCAULT, 2000, p. 162-187). Seu caráter amplamente generalizável estende para todo o espaço social o encaixamento piramidal das vigilâncias hierarquizadas, o qual prenuncia a sociedade do controle, com a qual o panóptico guarda (contudo) certas diferenças.

Em primeiro lugar, a forma do panóptico é *a pirâmide*: a base é vigiada pelo topo e vice-versa. Se aqui a vigilância mútua garante o funcionamento sistêmico, quaisquer imperfeições na base poderão se alastrar para o topo e vice-versa, criando falhas igualmente sistêmicas. Embora o poder seja menos *possuído* por donos fixos e mais *exercido* por cargos móveis, ele ainda assim é humano e pessoal, dando margem a decisões e ações influenciadas por interesses e emoções. Prova disso é a afinidade das instituições disciplinares com a corrupção e a ineficiência. Em segundo lugar, o panóptico atua como círculos concêntricos. A ele está ligada a idéia dum *centro localizável*, donde parte a *máquina de visão* do poder: as janelas e câmeras. Então, sua maior força transforma-se em sua maior debilidade, porque o cerco à torre alta liberta o edifício anelar. Isso explicaria por que, conforme Hardt e Negri, as disciplinas nunca conseguem penetrar totalmente nos corpos e mentes dos indivíduos sem gerar contramedidas e resistências (NEGRI; HARDT, 2001, p. 43).

Bem diferente é a situação dos dispositivos tecnológicos da sociedade do controle. Em primeiro lugar, sua forma é *a rede*. No exemplo discutido aqui, milhares de antenas pela cidade e milhões de microchips nos automóveis, cobrirão toda a sociedade feito teia. Realmente, se o controle pode ser descrito como algo tão poderoso, embora tão pequeno; tão concentrado, embora tão diluído, significa que ele tem as mesmas características duma rede. Nela, os recursos do poder estão colocados em poucos locais — nas laçadas e nós — os quais capturam todos os indivíduos — pelos fios e malhas. Problemas localizados nunca se tornam sistêmicos, porque cada ponto é

⁷ “Seu princípio é: na periferia, uma construção anelar; e no centro, uma torre alta; esta possui grandes janelas que se abrem para a parte interior do anel. A construção periférica é dividida em celas, cada qual ocupando toda a largura da construção [...]. Basta então colocar algum vigia na torre central e trancar em cada cela um louco, um doente, um condenado, um operário, um estudante. Devido ao efeito da contraluz, pode-se perceber da torre [...] as pequenas silhuetas prisioneiras nas celas da periferia.

independente e intercambiável. Esse poder não é possuído nem exercido: *ele simplesmente funciona*. Sua natureza não é humana, mas é técnica. Em segundo lugar, o poder na sociedade do controle é desprovido dum centro localizável e identificável. A rede pode ao mesmo tempo estar em toda parte e nunca estar em lugar algum, donde partem as *máquinas de percepção* do poder: os sensores e antenas. Isso não apenas torna impossível as resistências, mas igualmente transforma os controlados em cobaias duma entrega voluntária ao controlador.

As novas tecnologias da informação e comunicação permitem, portanto, a *ubiqüidade do panóptico*. Ao fugir do bloco institucional, o interno estava livre da maquinaria disciplinar; agora, porém, o controle o acompanha na fuga e usa menos coerção e mais sedução. Conectados à Internet, conduzidos por automóveis e equipados com celulares, estamos o tempo todo presos num circuito fechado, emitindo mensagens, ondas e sinais, podendo ser captados por telefônicas, computadores e radares — máquinas do sistema.

A *disciplina* operou aquela inversão crucial: o poder em si passou do visível para o invisível; já aquele sobre quem o poder era exercido, passou do invisível para o visível (FOUCAULT, 2000, p. 156). Já o *controle*, por sua vez, leva a invisibilidade do poder ao paroxismo, ao torná-lo também imperceptível como parte do próprio ambiente. Seus aparatos tendem a ser facilmente naturalizados e acostumados, graças à quase imaterialidade deles: raios, ondas, pulsos. Além disso, todas as pessoas passam a ser identificáveis — quer sejam “normais” ou “anormais”.

Quando a polícia começou a filmar passeatas nos anos 1990 para fins de segurança, o controle era óbvio e a reação era fácil. Tratava-se do “homem-da-Lei” segurando a câmera — máquina de visão, ela mesma visível e situada: o policial estava presente. Mas quando nos anos 2090 a polícia passar a escanear multidões inteiras para fins de controle, a crítica será menos fácil e própria reação incorrerá em delinqüência. Tratar-se-á do “aparelho-do-Estado” usando o sensor e a antena — logística de percepção, ela mesma imperceptível e ubíqua: o policial sequer precisará estar presente. A interface entre homem e máquina (produto da interatividade da informática) terá substituído o face-a-face do homem com o homem (VIRILIO, 1993b, p. 93). A reação imediata e imediada do aparato técnico tornará dispensável e impossível a decisão dos homens racionais (VIRILIO, 1996a, p. 128 – 129).

No caso específico do controle do trânsito, passamos lentamente do guarda para a fotografia; desta para o videograma; deste para o radar. Trata-se não apenas dum avanço técnico e neutro,

Em suma: inverte-se o princípio da masmorra: a luz e o olhar do vigia captam melhor que o escuro, o qual, no fundo, protegia”

rumo à desumanização do poder; mas também dum crescendo legal e dirigido, rumo à *condenação inapelável*. O elemento humano do guarda era corrupto e corruptível; a mediação técnica do olhar pelas câmeras dependia também de ângulos e planos nem sempre visíveis, com pontos-cegos. Mas diante do radar e da antena, não há fuga e não há apelo. Inclusive os defensores do projeto argumentam que a fiscalização dá-se hoje por amostra aleatória: pára-se tanto o carro irregular como o carro regular. Isso torna o trabalho do fiscal dispendioso e ineficiente. O sistema viria a facilitar, porque só o automóvel irregular seria parado e ninguém escaparia. O trânsito seria escaneado — literalmente!

Na instituição disciplinar descrita por Foucault, *o corpo individual* tornava-se alvo de mecanismos de poder oferecendo-se a mecanismos de saber, os quais, por sua vez, retroalimentavam o poder (FOUCAULT, 2000, p. 27). O objetivo era a constituição dum corpo individual dócil e útil ao colocá-lo num sistema de coações e privações, de obrigações e interdições. O olhar continuamente vigilante do carcereiro substituía o braço aleatoriamente violento do soberano. Assim, o poder descia ao nível dos pequenos tempos e espaços, mas continuava transcendente ao indivíduo e circunscrito a instituições fechadas, cuja estratégia do panóptico era, todavia, generalizável. Através da instituição disciplinar, o corpo individual era conhecido, dominado e utilizado: ele recebia as qualidades dum autômato apto ao trabalho numa sociedade industrial. O poder e o saber disciplinares produziram assim novas individualidades (FOUCAULT, 2000, p 141).

Na transição para a sociedade do controle, é *o corpo social* o alvo do poder e do saber. Todo ele tende a ser engolido pelo aparelho do Estado, estendendo-se pela sociedade e infiltrando-se nos corpos e mentes, fazendo uso do enorme aparato criado pelas tecnologias de informação e comunicação. Sendo assim, o confinamento carcerário torna-se inútil, porque toda a sociedade é perpassada pelo monitoramento contínuo e pela transmissão instantânea, igualando as condições do detento e do libertado. E aqueles poderes outrora *circunscritos* ao hospital, ao quartel, à prisão, à fábrica, à escola e mantendo-se *transcendentés* em relação às pessoas sobre as quais agiam, agora, *inscrevem* a sociedade inteira e tornam-se *imanentes* a ela. O modelo-panóptico cede lugar ao modelo-rede (DELEUZE, 1998) ou à ubiqüidade do panóptico.

Na sociedade do controle [...] os mecanismos de comando se tornam cada vez mais *democráticos*, cada vez mais *imanentes* ao campo social, distribuídos pelos

(FOUCAULT, 2007, p. 210).

corpos e cérebros dos cidadãos. Os comportamentos de integração social e de exclusão próprios do mando são assim cada vez mais interiorizados nos próprios súditos. [...] A sociedade do controle pode, dessa forma, ser caracterizada por uma intensificação e por uma síntese dos aparelhos de normalização e disciplinaridade que animam internamente nossas práticas diárias e comuns. Mas em contraste com a disciplina, esse controle se estende para fora dos locais estruturados das instituições sociais, mediante redes flexíveis e flutuantes (NEGRI; HARDT, 2001, p. 42-43).

É o biopoder descrito por Hardt e Negri: “é a forma que regula a vida social por dentro, acompanhando-a, interpretando-a, absorvendo-a e rearticulando-a” (NEGRI; HARDT, 2001, p. 43). Os automóveis e seus microchips, circulando pelo espaço da cidade e revelando ao aparelho do Estado as dinâmicas do corpo social, permitirão a endoscopia urbana ou a topografia eletrônica do espaço público por meio duma imagem pública virtual. Eles anteciparão os futuros nanochips, absorvidos pelo corpo individual e possibilitando o controle remoto das massas pelo soberano anônimo (e talvez nem humano).

MÁQUINA-DE-GUERRA E APARELHO-DE-ESTADO

Outro emprego dos microchips automotivos remete-nos ao tema central das obras do pensador Paul Virilio: a velocidade. Segundo a CET, a tecnologia RFI permitirá a contagem dos veículos e a estimativa do percurso. Além disso, conforme o carro passar por sucessivas antenas, ele será identificado por elas e os tempos locais virão registrados. Sabendo-se a distância entre as antenas, calcula-se daí a velocidade média do carro pelo quociente $\Delta e / \Delta t$. A passagem por faixas e faróis também será detectada. Estamos falando, portanto, duma tecnologia — inclusive ou sobretudo — para o controle da velocidade. No entanto, por trás dos motivos óbvios para sua limitação, tendo em vista as perdas humanas e materiais trazidas por ela, talvez escondam-se aí outros objetivos menos manifestos pelo Estado. Porque se a invenção do automóvel é indissociável da invenção do acidente de automóvel; e se cada tecnologia produz, provoca e programa seu próprio acidente (VIRILIO & LOTRINGER, 1984, p. 40), cabe perguntarmos então se cada tecnologia também não produza, provoque e programe *seu próprio controle*. Estaríamos, neste modo, na seguinte situação: “*quanto maior a mobilidade, maior o controle [...]* — pois com o excesso de aceleração das transmissões, *o controle torna-se o próprio ambiente*” (VIRILIO, 1996b, p. 113). Vejamos. Virilio analisa as relações entre guerra e tecnologia pela ótica da velocidade: essa grande desconhecida da História (VIRILIO; LOTRINGER, 1984, p. 8). Segundo ele, *a essência da*

guerra é a velocidade, pois dela dependem o poder destrutivo e o elemento surpresa das forças beligerantes. Além disso, *o coração da guerra é a tecnologia* — tal como o século XX nos mostrou e o século XXI continua nos mostrando. Disso resulta que a produção de tecnologia é a produção de velocidade; e que o fomento à velocidade é o fomento à guerra. “A guerra é desde sempre depósito de movimento e fábrica de velocidade” (VIRILIO, 1996a, p. 129).

Virilio enfatiza as relações dessa tríade em toda a sua obra. Trata-se aqui não apenas de *produzir* mais rápido, mas de *destruir* mais rápido ainda. Nessa seqüência insana produção-destruição-produção, a guerra soluciona duas contradições internas do capitalismo: 1º) ela elimina o excedente populacional reunido por ele, enquanto exército industrial em reserva, mas cujo perigo de mobilização e de revolução é iminente; 2º) ela destrói o excedente produtivo criado por ele, sob a forma duma oferta sem demanda, sob o risco iminente de crises cíclicas. Então, a corrida para a morte dos homens garante a vida eterna do sistema — no altar onde todas as vítimas deverão ser sacrificadas. Assim fica evidente a necessidade de problematizar a velocidade como projeto inseparável de politizar as novas tecnologias (SANTOS, 2003) “e também trabalhar a essência da tecnologia em suas relações com o político” (VIRILIO; LOTRINGER, 1984, p. 78). A *dromologia* — a lógica da corrida — é o cerne desse pensamento crítico segundo o qual a velocidade é o lado desconhecido da prática política. Virilio declara: “não há mais revolução industrial e sim revolução dromocrática; não há mais *democracia* e sim *dromocracia*; não há mais estratégia e sim dromologia (VIRILIO, 1996a, p. 56). E se quem detém ou controla a velocidade, detém ou controla o poder, começamos a encontrar aí as primeiras respostas à pergunta levantada no início desta seção. Descortina-se a hipótese conforme a qual a mesma tecnologia que gera ou inventa seu acidente, cria ou justifica seu controle. Prossigamos.

Em sua relação com a velocidade, a sociedade convive com três discursos: 1º) o da liberdade ao movimento — garantido pelas leis constitucionais; 2º) o da coação à mobilidade — imposta pelos vetores técnicos e 3º) o da limitação da velocidade — ditada pelos poderes estatais. A retórica é simétrica, muito embora pareça totalmente contraditória, a princípio. Porque ao mesmo tempo que o aparelho-de-Estado esvazia *as ruas*, oferecendo às massas *a estrada* e formando esse grande corpo automotivo de reserva e de prontidão para a guerra, ele também vê a ameaça que lhe oferece as massas assim transformadas numa máquina-de-Guerra motorizada em seu interior. Daí as crescentes medidas para a limitação da velocidade. *Excitação e decepção* — eis os pólos duma estratégia esquizóide, cuja finalidade é transformar o operário-soldado num projétil; e ao

mesmo tempo evitar seu disparo contra os poderes industriais-militares do Estado. “Como no caso das leis de limitação de velocidade, trata-se aí de atos de governo: o sistema viário político visando justamente limitar *o poder de assalto extraordinário* que a motorização das massas desenvolve” (VIRILIO, 1996a, p. 38-39).

Esses três discursos têm seu objetivo. Ao Estado, reserva-se *o monopólio do uso legítimo da velocidade* e seu aparelhamento sob a forma da guerra. Lembremos: falar em velocidade é falar em poder. Daí ser possível essa paráfrase ao mesmo tempo *weberiana* e *viriliana* dos termos. Portanto, o cidadão deve ceder ao Estado sua velocidade-atividade, para receber dele uma mobilidade-prontidão. Ao indivíduo são permitidos apenas o nomadismo sem direção e a transumância sem sentido. Sob essa ótica, as novas leis do trânsito e o novo Estatuto do Desarmamento formam este par: desarmar = desacelerar. Por sua vez, a coação técnica à mobilidade transforma a liberdade legal de ir-e-vir numa tirania sob a qual o velocímetro do automóvel transforma-se num quantificador existencial. Não cidadãos, mas transeuntes! Não objetividade ou subjetividade (sujeito-objeto) mas trajetividade (trajeto) (VIRILIO, 2002, p. 107). A celeridade dos transportes conduziu-nos a certa desterritorialização, na qual habitaremos não os espaços, mas os tempos; já a instantaneidade das comunicações anuncia o fim duma sedentaridade urbana no espaço público em benefício dum confinamento interativo dentro das nossas casas com televisores e computadores (VIRILIO, 1993b, p. 95-96).

Por essa via, retornamos à questão das cidades. Se conforme o autor “a velocidade dissolve a cidade” (VIRILIO; LOTRINGET, 1984, p. 62-63) ao levar tudo à desterritorialização, podemos daí concluir que os vetores técnicos (como os carros) estejam em relação antagônica com o espaço urbano pelo qual correm. Mas por quê?

As portas da cidade, seus postos fiscais e alfândegas são barreiras e filtros à fluidez das massas, ao poder de penetração de hordas migratórias. [...] as velhas fortificações, as periferias pobres e as favelas; mas também o hospício, a caserna e a prisão resolvem mais problemas de circulação que problemas de clausura ou exclusão. São todos lugares imprecisos porque, dentre duas velocidades de trânsito, agem como freios à penetração, à aceleração (VIRILIO, 1996a, p. 23).

Sendo assim, a topografia das cidades regula as trocas e detém os fluxos. Seu espaço estriado por quadras e avenidas é sua garantia frente às ameaças oferecidas pelos vetores da velocidade. Ela funciona como câmbio e freio suplementares aos dos automóveis, enquanto a instantaneidade das comunicações e a aceleração dos transportes tendem a dissolvê-la. Isso explica em grande parte

as políticas públicas voltadas ao urbanismo: é sabido como o alargamento de avenidas e a abertura de praças servem tanto ao deslocamento de tropas (em tempos de guerra) como à prevenção de barricadas (em tempos de paz) — respectivamente. Isso nos remete ao tema das relações entre a guerra e o Estado, tal como descritas por Deleuze e Guattari.

Conforme os autores, a soberania política é como Jano bifronte e possui duas cabeças antagônicas e complementares: a do rei-mago, atuando por captura, nós e redes; e a do sacerdore-jurista, atuando por contrato, pactos e tratados. Deleuze e Guattari tentam então demonstrar por diversos meios como *a máquina-de-Guerra é exterior e hostil ao aparelho-de-Estado*. *Ou bem* o Estado dispõe duma violência diferente da guerra e atua mais por captura mágica que por combate guerreiro: ele prefere policiais a soldados; não tem armas e delas não precisa. *Ou bem* o Estado adquire seu exército procedendo à integração jurídica e à organização disciplinar da guerra — mudando, portanto, a feição desta. “Quanto à máquina-de-Guerra em si mesma, ela parece efetivamente irredutível ao aparelho-de-Estado, exterior a sua soberania, anterior a seu direito [...]” (DELEUZE; GUATTARI, 1997b, p. 8).

O que complica a situação e muitas vezes nos faz associar erroneamente a guerra ao Estado, são as situações nas quais determinadas características da primeira (guerra) combinam-se com as duas cabeças do segundo (Estado). Ora é a guerra que utiliza a velocidade e a espionagem, confundindo-se com a cabeça do rei-mago; ora é o aparelho-de-Estado que se apropria da máquina-de-Guerra sob a forma dum exército, confundindo-a com a cabeça do sacerdote-jurista.

Mas o Estado existe contra a guerra e a guerra existe contra o Estado. Além disso, o Estado é a soberania; e a soberania só reina sobre o que ela é capaz de capturar e interiorizar. O exterior e o livre manifestam-se aqui sob duas formas: 1º) são grandes máquinas mundiais, como formações religiosas, organizações comerciais e outros Estados ou 2º) são pequenos mecanismos locais, como bandos, margens e minorias. Essa forma de exterioridade apresenta-se diante do Estado (necessariamente) como uma máquina-de-Guerra polimorfa e difusa, cujos fluxos e correntes não são apropriados pelo poder estatal senão dificilmente e com subterfúgios provisórios.

Todos esses pares de opositos listados pelos autores, fazem emergir outros pares de opositos entre a máquina-de-Guerra e o aparelho-de-Estado: arma *versus* ferramenta; nomadismo contra sedentarismo; dinâmica *versus* estática; velocidade contra gravidade; precipitação *versus* catatonia; desterritorialização contra reterritorialização. Mas quando partimos destas categorias abstratas e retornamos ao nosso caso empírico — os microchips automotivos — o problema se

qualifica: *a questão do controle da velocidade encontra-se no foco da oposição entre o fluxo dos vetores técnicos (os automóveis) e o espaço dos controles estatais (as cidades)*. Noutras palavras, o controle dos movimentos é vital à manutenção dos Estados, pois a velocidade guarda perigosas afinidades com a máquina-de-Guerra, a qual é exterior e hostil ao aparelho-de-Estado — como vimos. Mas ora, se a velocidade é o movimento absoluto atuando por força turbilhonar num espaço liso, é fácil deduzir daí qual será a reação dos Estados: a imposição duma mobilidade relativa num espaço estriado e fixado por força gravitacional.

Dentre as tarefas fundamentais do Estado está, ou estriar o espaço sobre o qual reina, ou utilizar os espaços lisos como meio para comunicação a serviço dum espaço estriado. Para qualquer Estado, é vital não apenas vencer o nomadismo, mas também controlar as migrações e fazer valer certa zona de direitos sobre todo o exterior, sobre todo o conjunto de fluxos que atravessam o ecumeno. Com efeito, sempre que possível, o Estado empreende um processo de captura sobre fluxos de toda sorte: de populações, de mercadorias, de comércio, de dinheiro, de capitais. Mas são necessários trajetos fixos, com direções bem determinadas, que limitem a velocidade, que regulem as circulações, que relativizem o movimento, que mensurem em seus detalhes os movimentos relativos dos sujeitos e dos objetos. Donde a importância da tese proposta por Paul Virilio, ao mostrar que o poder político do Estado é *polis, é a polícia, é a vistoria*: as portas da cidade, seus pedágios e alfândegas, são barreiras e filtros para a fluidez das massas humanas, para a penetração das malhas migratórias — pessoas, animais e bens. [...] inversamente, quando o Estado não chega a estriar seu espaço interior ou exterior, os fluxos que o atravessam adquirem necessariamente o aspecto duma máquina de guerra dirigida contra ele, desenrolada num espaço liso hostil ou rebelde [...] (DELEUZE; GUATTARI, 1997b, p. 50-51).

Deleuze e Guattari afirmam, portanto, que a gravidade é a essência do Estado. Não que ele ignore a velocidade; mas ele necessita transformar o movimento absoluto do *móvel* sobre um espaço liso, no movimento relativo do *movido* sobre um espaço estriado. Nesse intuito, o Estado não pára de transformar o movimento, não pára de regular a velocidade. Daí o papel-chave do engenheiro de tráfego (CET) e do inspetor de estradas (Detran). As cidades são a epítome disso. Seu centro comercial é o centro gravitacional a fixar todos à sua volta. Suas avenidas e quarteirões estriam o espaço limitando-o e delimitando-o com retas fixas. O efeito claro disso nos automóveis é o controle de suas velocidades, é a submissão de seus movimentos a um ponto de partida e um ponto de chegada. Lembremos: desacelerar é desarmar.⁸

⁸ Com efeito, o estriamento do espaço urbano em grandes metrópoles é muito eficaz: estima-se que a velocidade média dos veículos em São Paulo gire na casa dos míseros 10 km/h!

A novidade trazida pela sociedade do controle é aquilo que poderíamos chamar — na falta da expressão mais adequada — dum *estriamento imaterial* do espaço físico pelas tecnologias de vigilância. A transformação do espaço urbano (real) numa imagem urbana (virtual) é paralela à substituição das antigas barreiras físicas à mobilidade (portões e muralhas) por novas barreiras imateriais à velocidade (raios e ondas). Esse controle é naturalizável porque é imperceptível: é imanente, é ubíquo. Noutras palavras, o estriamento do espaço para o controle da velocidade é agora feito com as ferramentas típicas da sociedade do controle. A tecnologia RFI é a comprovação dessa hipótese. E agora o controle se embute na velocidade, porque num império *timocrático* (insegurança) o regime é *dromocrático* (velocidade).

O automóvel é máquina-de-Guerra não apenas pelas mortes que causa, mas também pela velocidade que permite e pelo nomadismo que gera. Daí a tentativa do Estado em territorializá-lo por rastreamento, gravitá-lo por controle, conduzi-lo num espaço estriado inclusive no campo do invisível. As ondas magnéticas, em sua viagem à velocidade absoluta da luz, tornam imediatamente relativos os movimentos dos veículos (VIRILIO, 1993b, p. 24).

Todos os fluxos livres e móveis — de pessoas, de capitais, de informações — estão aptos a formarem máquinas-de-Guerra contra o Estado. Sendo assim, a tarefa dos poderes estatais diante desses fluxos hostis pode ser dupla: 1º) ou capturá-los e submetê-los — daí a figura do rei-mago; 2º) ou codificá-los e regulá-los — daí a figura do sacerdote-jurista. Em ambos os casos, o Estado interioriza o exterior e gravita o veloz. O projeto dos microchips automotivos exemplifica isso: as antenas da CET operarão por captura mágica; o aparato jurídico do Detran atuará por codificação sacerdotal. Mas como escapar deles?

Quando perguntado por Lotringer se ainda era possível usar a máquina-de-Guerra contra o aparelho-de-Estado, Virilio respondeu pela negativa. Segundo ele, o único recurso disponível hoje seria o pacifismo: não se pode usar a violência contra o que já é violência, sem com isso reforçá-lo e levá-lo a extremos (VIRILIO; LOTRINGER, 1984, p. 55-56). Mas é justamente o caráter extra-estatal e contra-estatal da velocidade e da guerra o que Deleuze e Guattari parecem valorizar e o que Virilio enfaticamente rejeita. Isso se deve porque os primeiros filósofos concebem a máquina-de-Guerra como algo exterior e hostil ao Estado; já o segundo pensador a concebe como parte integrante dele. Essa diferença conceitual leva os autores a divergências normativas e valorativas. Conforme Deleuze e Guattari, a máquina-de-Guerra, enquanto invenção nômade, sequer tem a guerra como meta principal; ela é sua meta secundária, na medida em que a

máquina-de-Guerra é obrigada a lutar contra o aparelho-de-Estado, o qual é dirigido contra o nômade. Quando o Estado se apropria da máquina-de-Guerra, sob a forma duma instituição militar, ela modifica sua natureza, passando aí sim a ter a guerra como meta única (DELEUZE; GUATTARI, 1997b, p. 89).

Mas a questão do como escapar persiste. Sua possível resposta será encontrada se desvendarmos como se dá o *acoplamento-agenciamento* do sistema capitalista com o aparato estatal na sociedade do controle. A tarefa é demasiado complexa para nossas limitadas pretensões no presente trabalho. Por isso, listaremos tão-somente as principais táticas do controle, a fim duma posterior discussão sobre as alternativas de escapatória. O controle tem por atributos: 1) o aparelhamento dos espaços públicos com tecnologias da informação e comunicação — para tornar tudo e todos visíveis e perceptíveis num plano que é, todavia, invisível e imperceptível; 2) o estriamento dos espaços e a multiplicação dos controles — para regular e colonizar os fluxos; para capturar e codificar as ações; 3) a transformação do mundo real numa realidade virtual — cuja imagem operatória permite a ação dos poderes estatais à distância; cuja realidade virtual permite a inclusão, no circuito do capital, daquelas atividades que são improdutivas no mundo real.

Diante destes traços apenas esboçados, escolhemos o primeiro item, o qual nos permite refletir acerca dos microchips automotivos e dialogar melhor com Virilio e Deleuze. Falemos, então, da forma pela qual *o controle dá a ver sem ser visto*.

Já propomos acima a idéia da ubiqüidade do panóptico — a noção segundo a qual uma logística da percepção, baseada em tecnologias da informação e comunicação, torna o controle imanente ao ambiente e engloba todo o espaço público para fins policiais e tributários. Retornemos doravante a Virilio. É interessante a forma pela qual o autor trata o tema da mediação técnica da visão e da percepção. Citemos um exemplo. A guerra se baseia em avançar e destruir. Mas com a potência crescente das armas, decorre a seguinte obviedade paradoxal: o destruidor deve manter distância do destruído, enquanto o destrói. Ele deve localizá-lo por televisão e eliminá-lo por teleação. Surge pois a necessidade duma imagem operatória (técnica e instrumental) para substituir a imagem representativa (humana e contemplativa). Daí a multiplicação das câmeras, das telas e das interfaces. O contato *imediato* e *mediado* entre sujeito e objeto do conhecimento cede lugar ao reconhecimento do terreno inimigo pela mediação técnica da visão do piloto. E a pintura das batalhas do passado cede lugar ao simulador das guerras em curso.

Isso não é sem efeitos. Pela observação remota da realidade, o observador perde contato direto com o real. Se o distanciamento permite ao controle abranger extensões cada vez mais vastas, por sua vez, a ausência duma percepção direta do mundo concreto engendra o desequilíbrio perigoso entre o visível, o perceptível e o inteligível (VIRILIO, 1993b, p. 23).

Isso nos conduziria a duas hipóteses: 1º) à nossa incapacidade visual atrofiada pelo uso das *próteses de visão* (lentes e câmeras), seria somada certa incapacidade perceptiva pelo uso das *próteses de percepção* (sensores e antenas). O esgotamento destas fontes do raciocínio — imagens e sensações — teria como resultado nossa incapacidade intelectual.⁹ Como consequência, transferiríamos as funções do intelecto às *próteses do pensamento* (processadores e computadores) e em pouco tempo as máquinas veriam, perceberiam e pensariam por nós. 2º) Dum lado, a sucessiva inaptidão dos homens para verem, perceberem e pensarem seria compensada, por outro lado, pela incrível precisão das máquinas em exercer tais funções. Isso inverteria a equação do quem-controla-quem. A humanidade viveria num ecossistema técnico tanto mais hostil quanto mais o acoplamento da observação-controle-destruição à distância fosse realizado. Então, o homem pós-humano sentir-se-ia em casa numa pré-sociedade minada por automatismos e interfaces. Pesadelo paranóico? Seja como for, os dois primeiros passos já foram dados: há tempos as máquinas nos vêem; “agora os objetos me percebem” (KLEE *apud* VIRILIO, 2002, p. 86).

Isso porque a imagem operatória elimina da imagem representativa a reflexão ética e a fruição estética. Ela permite também uma *televisão* e uma *teleação* através das imagens. A síntese disso são as *armas de simulação*, diante das quais ainda é possível usar *estratégias de dissimulação* (VIRILIO, 2002, p. 98). Os simuladores de vôo e de combate permitem a ilusão presencial do soldado e do piloto num campo inimigo reconhecido e antecipado. Pois malgrado suas implicações, é fundamental para o controle *ver sem ser visto*.¹⁰

Acerca disso, a abordagem proposta por Deleuze e Guattari é mais abstrata. Os autores propõem a existência de dois planos. O primeiro é o *plano de organização ou desenvolvimento*, o qual dá a ver aquilo que se vê e dá a ouvir aquilo que se ouve, mas o plano mesmo, não é dado nunca. Ele é

⁹ “O desequilíbrio entre a informação direta dos nossos sentidos e a informação mediatizada das tecnologias avançadas é hoje tão grande que terminamos por transferir nossos julgamentos valorativos e nossa medida das coisas — do objeto para a sua figura; da forma para a sua imagem; assim como dos episódios da nossa história para a sua tendência estatística — donde o grande risco tecnológico dum delírio generalizado da percepção” (VIRILIO, 1993b, p. 40).

¹⁰ “Se a arma e a armadura se desenvolveram paralelamente durante a História, agora é a visibilidade e a invisibilidade que se desenvolvem simultaneamente, originando por fim *essas armas invisíveis que tornam visível*, como o radar, o sonar e a câmera de alta definição dos satélites de observação, herdeiras das antigas câmaras escuras da Grande Guerra” (VIRILIO, 1993a, p. 162).

oculto por natureza. Só se pode inferi-lo, induzi-lo e concluí-lo a partir daquilo que ele dá. É assim chamado porque concerne ao desenvolvimento das formas e à formação dos sujeitos: é a estrutura oculta necessária às formas; é o significante secreto necessário aos sujeitos. O segundo é *o plano de consistência ou composição*, onde não há mais formas nem desenvolvimentos de formas; não há mais sujeitos nem formações de sujeitos. É assim chamado porque nele há somente relações de movimento e repouso, de velocidade e lentidão entre partículas e elementos sem forma; há somente relações de potência e devir entre afecções e individuações sem sujeito. Este plano é dado juntamente com aquilo que dá. Ele é aparente por natureza (DELEUZE & GUATTARI, 1997a, p. 46-48).

No plano-de-consistência, as puras relações entre velocidade e lentidão implicam em desterritorialização; assim como as puras afecções e potências implicam em dessubjetivação e desobjetivação. Desse modo, o plano-de-organização (transcendente) nunca pára de trabalhar e construir sobre o plano-de-consistência (imanente) — tentando reconstruir suas formas e sujeitos, tentando lastrear suas fugas e devires. Por sua vez, o plano-de-consistência nunca pára de se furtar ao plano-de-organização (DELEUZE; GUATTARI, 1997a, p. 52).

Tudo isso nos torna ao tema do liso e do estriado, mas com o seguinte complicador: quando o Estado estria o espaço para exercer aí sua soberania, ele deve fazê-lo materialmente: colocar portões e muralhas, pôr ruas e quadras. Isso acontece porque, ao ir do plano-de-organização (oculto) para o plano-de-consistência (aparente), o Estado só consegue dar a ver com o inconveniente de *se* dar a ver ele mesmo. Já quando o Estado emprega tecnologias de informação e comunicação para estriar o espaço, ele consegue fazê-lo imaterialmente: coloca antenas e sensores, usa raios e ondas. Isso acontece porque, ao assumir as mesmas características dos elementos existentes num plano-de-consistência, o controle pode atuar no plano-de-organização sem ser visto nem percebido. Deleuze e Guattari não chegam a construir estas relações, entretanto, as tecnologias do controle decerto procedem dessa forma — o exemplo são os microchips automotivos. A rede formada pelas antenas constitui, sobre o espaço urbano, algo semelhante a esse plano-de-consistência, o qual, sem ser visto, dá a ver as velocidades e potências dos automóveis.

A partir da caracterização dos planos, os autores nos remetem ao tema do devir, o qual tem a seguinte definição: “a partir das formas que se tem, do sujeito que se é, dos órgãos que se possui ou das funções que se preenche, extrair partículas entre as quais instauramos relações de

movimento e repouso, de velocidade e lentidão, as mais próximas possíveis daquilo que estamos prestes a nos tornar e através das quais nos tornamos" (DELEUZE; GUATTARI, 1997a, p. 55). Em suma: devir é metamorfose do ser no plano-de-consistência. Daí a questão do devir imperceptível é logo introduzida: como atingir as virtudes do imperceptível (anorgânico), do indiscernível (assignificante) e do impessoal (assubjetivo)? Essa característica fantasmagórica leva-nos novamente ao tema da velocidade ou movimento.

O movimento está numa relação essencial com o imperceptível: ele é por natureza imperceptível. É que a percepção só pode captar o movimento como translação dum móvel ou o desenvolvimento duma forma. Os movimentos e os devires, quer dizer, as puras relações de velocidade-lentidão, estão ou abaixo ou acima do limiar da percepção. [...] No entanto, é preciso corrigir: o movimento também *deve* ser percebido e só *pode* ser percebido. Não há contradição nisso. Se o movimento é imperceptível por natureza, é sempre em relação a certo limiar qualquer da percepção, o qual é próprio dele ser relativo, desempenhar assim o papel duma mediação num plano que opera a distribuição dos limiares do percebido, o qual dá a sujeitos perceptivos formas a serem percebidas: pois é esse plano de organização, de desenvolvimento, de transcendência que dá a perceber sem poder ser percebido [...]. É a diferença dos planos que faz com que aquilo que não pode ser percebido num deles, só possa ser percebido no outro. É aí que o imperceptível torna-se o necessariamente percebido, saltando dum plano ao outro [...] (DELEUZE ; GUATTARI, 1997a, p. 64-66).

Então, a idéia pela qual “se você ficar parado, as pessoas irão vê-lo” (DOINEAU *apud* VIRILIO, 1996b, p. 59) mostra-se duvidosa. Embora o devir imperceptível mantenha inúmeras relações com o movimento e, portanto, com seus vetores técnicos, nada disso é garantia de se escapar da captura mágica do rei (CET) ou da codificação sacerdotal do jurista (Detran). Graças aos microchips automotivos, o controle ver-nos-á mesmo se para sempre nos movimentarmos, porque aquilo que lhe escapa num plano, é percebido no outro e vice-versa. Assim, ele alia as virtudes da *rede* — já descritas acima — com as propriedades do *plano-de-organização*. Ademais, ele soma o estriamento material do espaço urbano com esse novo estriamento imaterial tecnológico. Então, o poder está em toda parte sem estar em lugar algum; sua natureza imperceptível é feita para nos perceber.

CONCLUSÃO: DEVIR INVISÍVEL E CONTROLE VISÍVEL.

Retomemos nosso trajeto. Na primeira seção, descrevemos o funcionamento da tecnologia a ser usada nos veículos e nas ruas em São Paulo. Levantamos hipóteses acerca das possíveis implicações dessa tecnologia. Vimos como seu princípio afasta-se das máquinas-de-visão e prenuncia já as máquinas-de-percepção. Discutimos como os microchips estão inseridos no contexto duma sociedade do controle, cujo princípio é a ubiqüidade do panóptico. Na segunda seção, partindo de Virilio, discutimos a questão da dromologia e caracterizaremos os automóveis como vetores da velocidade no espaço urbano, cujas características os aproximam da máquina-de-Guerra descrita por Deleuze & Guattari. Logo em seguida, partindo destes últimos, identificamos as reações do aparelho-de-Estado diante dessa máquina bélica que lhe é externa e hostil. Vimos como tal reação se dá pelo estriamento do espaço urbano e pela multiplicação da vigilância num plano que dá a ver sem ser visto.

E como vemos agora, lançar a velocidade da máquina-de-Guerra contra a gravidade do aparelho-de-Estado é possibilidade recusada por Virilio: é inviável usar violência contra o que já é violência. Entretanto, se hoje o poder age menos por coerção-punição e mais por prevenção-antecipação, então, a idéia de se tornar o devir imperceptível aparentemente surgiu como base viável duma estratégia da decepção. Mas como vemos agora, tornar o devir imperceptível através do movimento, tal como chegam a propor Deleuze e Guattari, também é uma saída sem saída: o controle acompanha a velocidade; o controle percebe nosso devir. Sendo assim, tornar-se invisível e inaudível, enganar sobre a duração, mentir sobre a trajetória, cifrar os códigos, apagar os rastros, emitir sinais falsos, fugir do circuito do capital — disso se trataria? Nossas alternativas parecem limitadas e a pergunta continua em aberto. Vivemos num tempo sombrio; e talvez a única estratégia que nos reste é a inversa: *tornar o devir do poder perceptível*; antecipar os movimentos do aparelho-de-Estado; voltar as tecnologias de vigilância contra o controle. Daí o papel fundamental da reflexão crítica sobre as tecnologias — e sua politização na arena pública.

O discurso dos tecnólogos e tecnocratas é baseado em duas figuras bastante recorrentes: 1º) a figura do “bonde da História” — a idéia segundo a qual, se determinada tecnologia não for implementada, deixaremos passar as oportunidades e benefícios trazidos por ela, restando a quem perder o bonde, as condições técnicas do paleolítico; 2º) a figura do “fatalismo do Mercado” — a noção pela qual as forças econômicas fatalmente impõem o uso duma tecnologia em lugar da outra, deixando os agentes tradicionais em condição desvantajosa e dependente perante os

agentes inovadores. E novamente, as duas figuras se coadunam para obscurecer o aspecto político das inovações tecnológicas. Tudo acontece num teatro com forças anônimas e inevitáveis, funcionando como ventriloquos, onde a tragicomédia da ciência é narrada na voz passiva.

Mas cada opção técnica é feita tendo atrás de si outra opção política — promovendo-a, conduzindo-a, sabotando as alternativas, combatendo os adversários. Urge pois desembaraçar os nós, refazer as genealogias, abrir as caixas-pretas, investigar as implicações negativas, redescobrir as alternativas encobertas, unir os elos perdidos, apontar as articulações entre a tecnologia implementada e os poderes constituídos. Por fim, ter sempre no gatilho duas questões críticas imprescindíveis: tecnologia para quem? e tecnologia para quê?

REFERÊNCIAS

DELEUZE, Gilles. **Conversações**. São Paulo: Editora 34, 1998.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. Vol. 4. São Paulo: Editora 34, 1997a.

_____. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. Vol. 5. São Paulo: Editora 34, 1997b.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: história da violência nas prisões**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

_____. **Microfísica do poder**. São Paulo: Edições Graal, 2007.

MADUREIRA, Francisco. “Conheça a tecnologia que deverá ser usada nos chips veiculares.” **UOL Tecnologia**. 18/08/2006.

MONBIOT, George. “Novo Big Brother tem forma de chip.” **O Estado de São Paulo. Caderno Futuro**, 04/03/2006.

NEGRI, A.; HARDT, M. **Império**. São Paulo: Record, 2001.

SANTOS, L. G. **Politicizar as novas tecnologias: o impacto sociotécnico da informação digital e genética**. São Paulo: Editora 34, 2003.

VIRILIO, Paul. **Guerra e cinema**. São Paulo: Página Aberta, 1993a.

_____. **Espaço crítico**. São Paulo: Editora 34, 1993b.

_____. **Velocidade e política**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996a.

_____. **A arte do motor**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996b.

_____. **Estratégia da decepção**. São Paulo: Estação Liberdade, 2000.

_____. **A máquina de visão**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2002.

VIRILIO, Paul; LOTRINGER, Silvester. **Guerra Pura**: a militarização do cotidiano. São Paulo: Brasiliense, 1984.