

Heremênutica dialética e mobilidade urbana: relações entre o espaço (des)socializado e a sociedade (des)espacializada

Hermeneutics dialectical and urban mobility: relations between the (des) socialized space and (des)patialized society

André de Souza Silva* e Felipe Ferla da Costa**

Abstract

Interpretar a problemática referente ao tema mobilidade urbana contemporânea em termos de suas variáveis físicas, psicológicas e geográficas consiste no objetivo da presente pesquisa. Em termos conceituais e teóricos aborda-se, através da hermenêutica dialética, a inter-relação dos conceitos da lógica socioespacial, da poética do espaço e da psicogeografia. Adota-se como metodologia a análise de discurso de modo a elencar as principais convergências e/ou divergências das abordagens diante do tema. Como resultado, constata-se que a aferição interativa de paradoxos potencializa tanto o campo das alternativas de questionamento, análise e entendimento em torno da mobilidade urbana, quanto os possíveis vínculos conceituais, teóricos e metodológicos que possam existir entre as abordagens.

Keywords: Movimento de pessoas. Lógica socioespacial. Poética do espaço. Psicogeografia. Interpretação.

Resumo

To interpret the problematics related to contemporary urban mobility in terms of its physical, psychological and geographical variables is the aim of the present research. In conceptual and theoretical terms what we address, through dialectical hermeneutics, the inter-relation of the socio-spatial logics concepts, spatial poetry and psycho-geography. The discourse analysis methodology is adopted, so as to list the main convergences and/or divergences of approaches in light of the theme. As a result, it is ascertained that an interactive checking of the paradoxes potentiates both the field of questioning alternatives, analysis and understanding about urban mobility, and the possible conceptual, theoretical and methodological links that could exist among the approaches.

Palavras-chave: People movement. Socio-spatial logics. Spatial. Poetry interpretation.

*Docente pesquisador do CNPQ_CAPES. Publica artigos e palestra sobre a temática urbana em periódicos e congressos especializados, tanto no âmbito nacional quanto internacional. Atua na área da modelagem, mensuração e simulação da configuração espacial urbana.
**Estudante de Graduação em Arquitetura e Urbanismo e bolsista de iniciação científica no Mestrado Profissional em Arquitetura e Urbanismo da UNISINOS.

Introdução



Figura 1. Centro de Friburgo na Alemanha. Fonte: GEHL e GE-MZØE (2001, p. 49); croquis de SILVA (2004).

O ato de estar e não estar em presença de outras pessoas no espaço público possui relação direta com o processo de (trans)formação das cidades, fundamentalmente pelos meios de deslocamento a pé e veicular (LANG, 1994, p. 208). Independente da época, lugar ou contexto sociocultural, pessoas se movimentam para satisfazerem as suas necessidades básicas, como morar, trabalhar, consumir, estudar, divertir-se, etc., condicionadas pela localização das atividades residenciais (origem) e não-residenciais (destino) produtoras e atratoras de viagens no sistema de vias e, da capacidade de cada uma atrair e complementar as outras atividades (Figura 1).

O crescimento e o desenvolvimento urbano vinculados à obsolescência e regenerescência das cidades, i.e. à (trans)formação, (des)construção e estabilidade dos tecidos urbanos, juntamente com as variações físicas, socioculturais, psicológicas e geográficas, são fatos que tornam comple-

xa a já intrincada mobilidade urbana atual e a sua igualmente considerável quantidade e diversidade de causas e efeitos. Por tanto, faz-se necessárias análises complementares que englobem um conjunto de variáveis, cujo objetivo é interpretar a problemática referente ao tema mobilidade urbana contemporânea de modo abrangente.

Neste sentido, os conceitos pragmáticos da lógica socioespacial (sintaxe espacial), desenvolvidos por Bill Hillier e Julienne Hanson, vêm ao encontro da condição não-determinística, mas probabilística das propriedades configuracionais do espaço urbano terem efeitos sobre a sociedade, em específicos os vinculados a co-presença e ao movimento natural de pessoas. Já em termos subjetivos, é instigante (re)considerar as ideias da fenomenologia na experiência urbana de mobilidade, tendo como base a obra de Gaston Bachelard (a poética do espaço), a partir da qual, sendo a residência o invólucro da individu-

alidade por excelência, pode-se considerar, por analogia, a cidade como o domicílio da coletividade. Em contrapartida, por ser um mediador entre os conceitos anteriormente elencados, a psicogeografia formulada por Guy Debord insere o conceito de deriva, a qual consiste no elo entre os atributos físicos da cidade em si e as propriedades fenomenológicas da mesma nas pessoas e, em decorrência, como tal pode influenciar de modo significativo na mobilidade urbana.

Diante destas abordagens notadamente díspares, quais sejam; a cidade analítica a partir da lógica socioespacial de Hillier e Hanson (1984); a fenomenologia de Bachelard (1993) a respeito da poética do espaço; e, a psicogeografia de Debord (1958) em torno da complexidade subjetiva intrínseca da cidade, procede-se à análise segundo a hermenêutica dialética (MINAYO, 1993), a qual salienta em que medida os aparentes paradoxos, ao invés de obstarem, estimulam a compreensão dos fenômenos. Enquanto a hermenêutica procura atingir o sentido de compreensão de unidade do discurso dentro do seu tempo, a crítica dialética enfatiza a diferença, a contestação e a ruptura de sentido fora do seu tempo. A hermenêutica e a dialética apresentam-se como análises de contrapontos confluentes necessários e fundamentais do pensar sobre a cidade. Neste sentido, o objetivo da presente pesquisa¹ é abordar o movimento de pessoas por meio da hermenêutica dialética urbana, a qual corresponde a um ato que é ao mesmo tempo reflexivo e crítico. Reflexivo

ao procurar abranger determinadas propriedades pragmáticas e subjetivas intrínsecas (físicas, socioespaciais, psicológicas e geográficas), e crítico, pois a aplicação sectária de conceitos com interpretação tanto específica quanto generalizada é superficial ao não problematizar a natureza dinâmica e (i)material do tema, acarretando a necessidade de ideias e abordagens provenientes de disciplinas e vivências complementares.

Triade conceitual: lógica socioespacial, poética do espaço e psicogeografia

Os fenômenos atinentes ao movimento de pessoas constituem disciplina envolta em dicotomia latente. Assim como qualquer modo de conhecimento baseado na análise empírica do assunto, ocorre a presença simultânea de distintas possibilidades de abordagens.

Por tratar de aspectos fenomenológicos complexos, devido às inúmeras variáveis que envolvem as relações socioespaciais (SCHWEICKARDT, 2000), o estudo do movimento de pessoas necessita do máximo de informações de diversas áreas do conhecimento para a elaboração de dados que sejam os mais próximos possíveis daqueles observados na experiência urbana (SILVA, 2010).

Ao referir-se à análise de espaços físicos, porém criados, habitados e utilizados por pessoas de diferentes classes e objetivos, a busca pelo equilíbrio entre abordagens distintas se torna crucial.

1 Este artigo integra um conjunto de estudos elaborados como extensões teóricas do projeto de pesquisa Modelo de predição da mobilidade urbana, o qual é apoiado e financiado pelo CNPQ - UNIVERSAL- MCTI/CNPq N° 14/2014. Processo n° 446332/2014-3.

Mesmo que o arranjo espacial, composto pela organização e distribuição de lotes, vias e edificações (a morfologia urbana da cidade) numa área específica possa ser definido por séries de dados numéricos, a presença das variáveis humanas (especialmente aquelas relativas ao seu comportamento como membro ativo e utilitário do conjunto social e urbano do qual está integrado) deve ser um fator a ser levado em consideração profunda (BACHELARD, 1993).

Existe aqui a divisão entre *significante* (a cidade) e *significado* (as pessoas), em termos de comportamento e tomada de decisões, no caso a mobilidade urbana (SASSURE, 2006; BARTHES 2002). As pessoas (o conteúdo) por fazerem parte da cidade a definem de maneira social e espacial (a morfologia). Tal dualidade implica num estado de interdependência objetiva e subjetiva, quantitativa e qualitativa. Assim, qual é o limiar de análise entre as pessoas, o meio natural e o ambiente antrópico, ou seja, a influência é mútua e uniforme ou irregular e imprevisível? Questionamentos desta natureza, por sua multiplicidade de interpretações e consequentes respostas, além de apresentarem uma problemática que acarreta mais do que a análise sociológica e urbanística, tendem a demonstrar as incertezas das relações entre as pessoas, o meio natural e o ambiente antrópico e como as mesmas são pontos cruciais para a compreensão dos fenômenos inerentes a mobilidade urbana contemporânea.

Sob uma abordagem pragmática, o espaço urbano é entendido como finalidade, ou seja, como o produto de um processo de tomadas de decisões das pessoas, cujas dualidades, natural e antrópico, operam em níveis distintos, entretanto simbióticos e em última instância, horizontais. Dentro deste espectro há conceitos aparentemente contrários, mas cuja origem é a mesma: o seu oposto. São tais: a espacialidade descrita como um conjunto de analogias sintéticas entre variáveis (tri)dimensionais mensuráveis com suas respectivas implicações sociais (HILLIER e HANSON, 1994), e o seu complemento, a espacialidade vista como um contínuo de fenômenos simbólicos abstratos e experienciais relacionados à condição de cada pessoa (BACHELARD, 1993). Enquanto o primeiro conceito surge da passagem gradual de variáveis espaciais para sociais, o segundo surge justamente de uma interpretação contrária, ou seja, de variáveis sociais para espaciais, e em oposição à troca simbólica de seus valores originais (BAUDRILLARD, 2001), tal terminação sugere as mesmas novas e complementares interpretações.

Seguindo neste processo de inversões, variáveis que escapam da análise aprofundada sob um ou outro conceito assumem uma estabilidade mensurável sob uma perspectiva abrangente, elucidando assim o conceito de espaço e as suas inter-relações sociais como um todo dentro de parâmetros preestabelecidos. Para a aplicação de tal procedimento, é necessário saber o ponto

em que um conceito se esgota em sua metodologia, ao revelar discrepâncias em relação às realidades urbanas concretas, e, quando tal evento ocorre, qual abordagem deve ser empregada para articular as respostas necessárias de modo não contraditório e suplementar a técnica inicial. É imprescindível o conhecimento do que constitui os mesmos e em que áreas ou não atuam, além de como se integram acerca do mesmo tema, ou seja, o entendimento do alcance e limitações conceituais de cada conceito e abordagem.

Os conceitos apresentados por Hillier e Hanson e Bachelard, além de seus respectivos discursos, são abordados juntamente com outros de caráter semelhantes e complementares para a definição dos diferentes tipos de análises referentes à sociologia urbana. Por apresentarem uma distinção aparente em suas metodologias, os conceitos e as temáticas levantadas por Hillier e Hanson e Bachelard, mais do que estabelecer dualidade de interpretação, sugerem uma terceira leitura referente às ideias de mobilidade urbana, em que ambas estejam presentes simultaneamente, passível de generalização. Tal terceira, a psicogeografia de Debord, ao analisar o efeito do ambiente e da geografia nas emoções e no comportamentos das pessoas, funciona como alternativa e acréscimo conceitual ao tema mobilidade urbana. Debord considera que o movimento de pessoas pode ser induzido e ordenado (in)conscientemente por toda e qualquer influência de dados e/ou informações disponibilizadas pelo meio, cujo comportamento

psicológico e posicionamento geográfico são passíveis de estudos interpretativos.

Sintaxe espacial, Hillier e Hanson e a lógica socioespacial

Partindo do princípio de que cada sociedade requer diferentes tipos de coesão social, Durkheim (1973) distinguiu dois princípios de solidariedade social: a solidariedade orgânica, baseada na interdependência por diferenças sociais de um grupo; e a solidariedade mecânica, baseada na integração por semelhanças sociais de um grupo. Durkheim (1973) considera que o espaço estabelece modos de solidariedade social e estes são em troca produto da estrutura da sociedade. Com base nos estudos de Durkheim (1973), Hillier e Hanson (1984) sustentam que cada sociedade possui grupos espaciais de pessoas, que vivem e se locomovem em grande proximidade umas com as outras, e grupos transespaciais cujo agrupamento de pessoas não depende da proximidade espacial, embora possa coincidir com um grupo espacial. Isso fez Hillier e Hanson (1984) definirem o axioma para a teoria da Sintaxe Espacial, qual seja: a lógica socioespacial trata do entendimento das regras sociais impressas no espaço e das regras espaciais impressas na sociedade.

O axioma para toda a teoria da lógica socioespacial (sintaxe espacial; HILLIER e HANSON, 1984) consiste na constatação de que a organização do espaço urbano é análoga à função de solidarie-

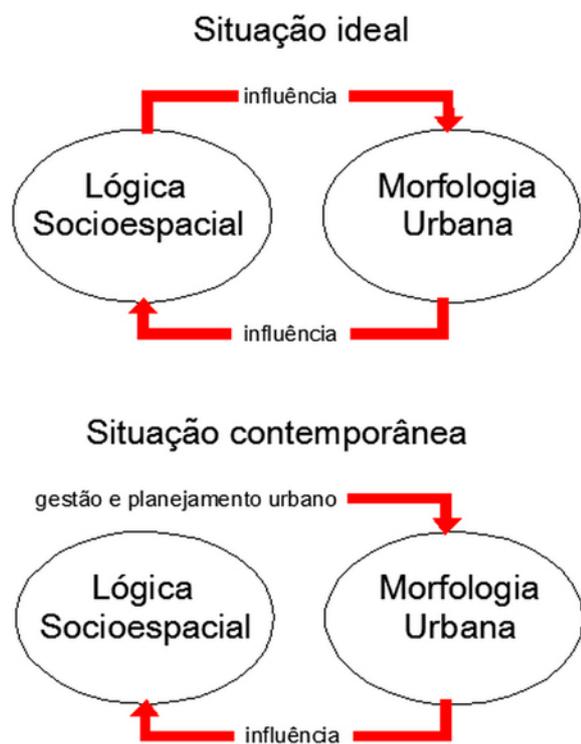


Figura 2. Relação de influência mútua entre a morfologia urbana e a lógica socioespacial. Fonte: TEKLENBURG et al (1991: s/p)

dade social tanto de grupos espaciais de pessoas, quanto de grupos transespaciais de pessoas (DURKHEIM, 1973), sendo este o fundamento capaz de descrever as principais qualidades da morfologia urbana em termos das diferentes formas de organização social do sistema espacial. Um dos efeitos da organização social é o próprio espaço público. Isto significa que o ambiente construído arquitetônico e urbano é um processo cumulativo cultural que, ao longo dos tempos, revela a história e os costumes da sociedade em que nele está inserida. Pessoas são influenciadas por uma constante e envolvente espacialidade na qual se constituem e se concretizam ações sociais e relacionamentos (SOJA, 1985, p. 90). O espaço é um produto social e uma parte fundamental da estruturação material da vida social. Significa dizer que a espacialidade não pode ser apropriadamente entendida e teorizada à parte da sociedade e dos relacionamentos sociais, e, inversamente, que teoria social deve conter uma central e abrangente dimensão espacial (SOJA, 1985, p. 123).

Os estudos de Hillier e colaboradores se apoiam no fato de que as relações sociais estão intimamente vinculadas à configuração espacial. Isto porque o espaço urbano não é algo abstrato e desprovido de conteúdo social, tampouco a sociedade é desprovida de conteúdo espacial. A sociedade é o próprio espaço, ou seja, parte integrante da cidade, uma vez que as relações sociais são espaciais. Não há uma estratificação social e outra físico-espacial independentes.

Diante do exposto, o quanto a configuração espacial urbana, em termos da relação entre as edificações e o sistema de vias, influencia o padrão de uso e movimento de pessoas, e quais os efeitos sociais decorrentes? Sendo as pessoas afetadas de algum modo pelas edificações e pelos espaços formados entre as edificações, um estudo sobre o sistema de espaços públicos gerado pela disposição espacial do conjunto de edificações e a sua lógica social se faz necessário (HILLIER e HANSON, 1984, p. 1-25). Na busca por respostas a este problema, HILLIER e HANSON (1984) desenvolveram os conceitos da Sintaxe Espacial a fim de possibilitar o estudo das relações configuracionais das edificações e dos espaços públicos. Os autores propõem que certas condições potenciais de contato e apropriação social no espaço público são, em parte, condicionadas pelo modo como se distribuem e relacionam as partes que compõem as edificações e os espaços públicos. A lógica socioespacial contém descrições de diferentes sociedades e suas relações com a morfologia urbana, ou seja, há uma relação mútua, embora não determinística, entre a morfologia urbana e a sociedade (Figura 2).

Argumentos que consideram, em princípio, que não há efeito positivo ou negativo do arranjo espacial das formas edificadas junto às pessoas, estabelecem uma discutível proposição imaterial, em que o comportamento das pessoas é um elemento neutro e independente da condição morfológica do tecido urbano. Esta proposição

consiste num modo pouco aceitável de determinismo amórfico, no qual o espaço é (des)socializado e a sociedade é (des)espacializada (HILLIER e HANSON, 1984, p. 26; HILLIER, 1997, p. 184).

Se o espaço público urbano tem a sua forma (dimensões) parcialmente definida pelo conjunto de construções que se encontram em seu perímetro, conseqüentemente, a disposição das edificações é importante para a composição do espaço público, que por sua vez define o movimento de pessoas. Pode-se, portanto, inferir que as propriedades morfológicas possuem relação direta com o movimento de pessoas, pois a formação de percursos é gerada por espaços definidos pelas formas construídas, sobretudo as edificações. Neste sentido, edificações criam a necessária envolvente construtiva pela qual as pessoas se movimentam e interagem pelo espaço público (HILLIER e HANSON, 1984, p. 1 - 25).

HILLIER et al (1993, p. 31-33) afirmam que as edificações afetam o padrão de movimento de pessoas através de suas configurações, o que denominam como movimento natural. Sugerem que a configuração do sistema de vias é, por si só, a principal geradora de padrões movimento, cuja variável - o espaço público - qualifica o sistema de vias como determinante na estrutura urbana. Consideram a configuração espacial como a geradora primária de padrões de movimento, e, que em geral, atividades residenciais e não-residenciais (principalmente) tendem a multiplicar

o padrão básico estabelecido pela configuração espacial (Figura 3).

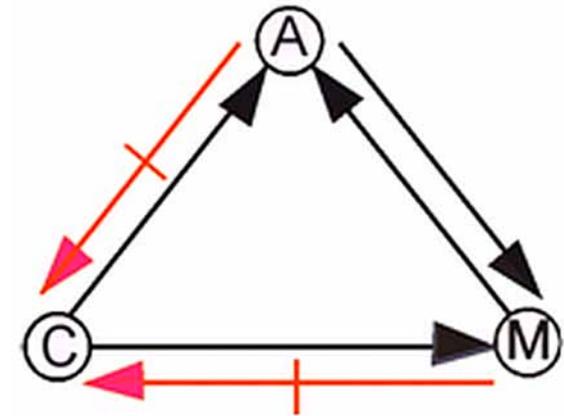


Figura 3: Relação entre atrator, configuração e movimento. Fonte: HILLIER et al, (1993, p. 31)

(‘A’ é atrator, ‘C’ é configuração, ‘M’ é movimento. Atratores e Movimentos podem influenciar um ao outro, mas as outras duas relações são assimétricas (C_A; C_M). Configuração pode influenciar o local dos Atratores, mas o local dos Atratores não pode influenciar nenhuma Configuração. Igualmente, Configuração pode influenciar Movimento, mas Movimento não pode influenciar nenhuma Configuração).

Contudo, embora os padrões de movimento natural possam ser significativamente analisados pela configuração espacial, faz-se necessária a adoção de meios complementares de se compreender a influência subjetiva da morfologia urbana no movimento de pessoas, considerando as condições dinâmicas de ordem histórica, social, cultural, dentre outras (NETTO, 2006), presentes



Figura 4. Permanências e passagens: Copenhagen/Dinamarca. Fonte: GEHL e GEMZØE (2001, p. 55); croquis de SILVA (2004).

nos modos como o movimento de pessoas opera nas cidades contemporâneas.

Fenomenologia, Bachelard e a poética do espaço

A casa. Do porão ao sótão.

O sentido da cabana.

Quem virá bater à porta?

Numa porta aberta se entra

Numa porta fechada um antro

O mundo bate do outro lado de minha porta.

(Pierre Albert-Birot, Les Amusements Naturels,

Le Editions de Noel, 1948, p. 217).

A casa e o universo

Quando as cumeeiras de nosso céu se juntarem

Minha casa terá um telhado.

(Paul Éluard, Dignes de Vivre, Julliard, 1941, p. 115).

A experiência urbana em cidades, em específico o movimento de pessoas, envolve além das relações físicas (a partir da distribuição, localização, tamanho e quantidade de artefatos edificados e urbanos), uma série de outras categoriais menos específicas à analítica, tais como aquelas relacionadas aos hábitos, crenças, costumes e experiências entre pessoas e o meio urbano (BACHELARD, 1993). Portanto, paradoxalmente, a morfologia urbana é proveniente de um conjunto de variáveis subjetivas imateriais correlacionadas às pessoas e aos modos como se apropriam e interagem espacialmente (Figura 4).

Durante o decorrer da existência de qualquer pessoa, edificações e espaços públicos possuem a função simultânea de serem atratores e geradores de movimento de pessoas. A cidade ao ser um agrupamento de experiências privadas de diferentes e, muitas vezes de contraditórias origens, se torna coletiva ao gerar, agrupar e compartilhar as experiências de cada pessoa. Por tratar-se de uma influência completamente subjetiva a cada pessoa e a assimilação da mesma em relação a si, as outras que a cercam e, a espacialidade como um todo, o modo como a percepção da cidade e suas características físicas atuam varia de pessoa para pessoa, tendo a mesma informação uma multiplicidade de significados e interpretações (SCHWEICKARDT, 2000). Outro fator de ambiguidade referente ao modo como as experiências privadas e os artefatos edificados e urbanos se relacionam entre si diz respeito aos sentimentos e experiências psicológicas individuais e coletivas das pessoas (BALLARD, 1992).

A ideia do espaço como elemento poético, a partir das teorias e conceitos descritos por Bachelard, acarreta numa análise do mesmo a partir de métodos que, longe de serem essencialmente científicos, baseados em dedução, são voltados ao subjetivo e indutivo. Advêm do modo como pessoas em particular são capazes de processar um conjunto de informações físicas e psicológicas a partir de suas experiências pessoais com a realidade que a cercam.

2 A cidade - sendo um sistema configuracional composto por edificações e espaços abertos públicos - mantém, através da relação tipo-morfológica, parte significativa da dinâmica social urbana. Tanto a noção de tipo quanto de morfologia referem-se à ideia de classificação, conformando uma seleção de partes capazes de descrever similitudes e/ou diferenciações do ambiente construído urbano. A relação tipo-morfológica pressupõe conhecer partes da forma urbana, e o modo (regra) como se relacionam (configuração) nas diferentes escalas identificadas, tais como as porções de espaço urbano com forma própria; o conjunto de elementos recorrentes com forma em comum; e, a articulação de diferentes formas construídas e espaços abertos públicos entre si.

A poética do espaço consiste em atribuir significado simbólico às edificações e espaços públicos, a partir do sentido fenomenológico do acolhimento e topofilia, sendo edificações e espaços, em sua pluralidade expressiva de imagens, temas e sentidos, signos de proteção que transcendem a natureza objetiva e pragmática.

A relação das imagens entre interior e exterior, discutidas por Bachelard, apresenta evidências opostas da psicanálise e da fenomenologia, possibilitando o estudo da imagem psíquica. A análise por meio da poética do espaço permite possibilidades interpretativas entreabertas, instigantes e não-conclusivas.

Diferentemente dos métodos de Hillier e Hanson, onde a condição tipo-morfológica² da cidade, seus elementos singulares e a maneira como são dispostos influenciam a co-presença e o movimento natural, para Bachelard o movimento de pessoas por decorrência é um reflexo subjetivo e condição específica disponibilizada pela experiência de cada lugar. Tal método e a abordagem que o mesmo implica sobre a problemática do movimento de pessoas nas cidades contemporâneas, diferentemente de esclarecer em particular o modo como um determinado movimento de pessoas se origina e opera, amplia o entendimento das intencionalidades psicológicas, o lugar da pessoa no seu meio, e, a importância do singular como elemento mediador da experiência urbana coletiva.

2.3 Psicogeografia, Debord e a cidade complexa

Diante do que se expôs, verificou-se que o movimento de pessoas é, em parte, definido por características tipo-morfológicas (HILLIER e HANSON, 1984) e fatores vinculados a experiências individuais (BACHELARD, 1993). Por outro lado, a (trans) formação das cidades criam, invariavelmente, rupturas estéticas e funcionais em espaços específicos das cidades como, por exemplo, a construção de edificações em altura em áreas residenciais e a inserção de edificações contemporâneas em áreas tradicionais, históricas e culturais (Figura 5). Conseqüentemente, tais rupturas geram diferentes atmosferas psíquicas (DEBORD, 1955) devido às novas influências estéticas, funcionais e psicológicas, em níveis distintos, que alteram a percepção da mesma e inserem as variáveis casualidade e aleatoriedade (DEBORD, 1958) junto ao movimento de pessoas.



Figura 5. Transformação e descaracterização das edificações em tecidos tradicionais: Vila do IAPI/Porto Alegre. Fonte: SILVA (2010).



Figura 6. Guia psicogeográfico de Paris elaborado por Guy Debord. Fonte: <http://imaginarymuseum.org/LPG/Mapsitu1.htm>

A presença das variáveis casualidade e aleatoriedade nas cidades contemporâneas representa uma mudança radical no paradigma de como as mesmas são capazes de organizar e afetar o movimento de pessoas. Mostram que as relações existentes entre as pessoas e a cidade em si não são mais mediadas por interações sociais de base (classes, posses, valores e costumes), mas sim por imagens semânticas dessas interações aparentes (DEBORD, 1997). Tal constatação é simultaneamente um reflexo de como os novos meios de crescimento e de desenvolvimento expandem-se de maneira contundente (ignorando variáveis históricas e culturais em favor de um modo de produção e expansão essencialmente econômica). E, de como as pessoas que deste sistema dependem buscam meios de subverter a alienação e as condições massificantes da existência nas cidades contemporâneas.

A busca por meios que afirmem as características individuais de cada pessoa em cidades - os quais cada vez mais assumem um aspecto de meras representações, por onde pessoas buscam por verdades e confortos entre simulacros - inclui invariavelmente métodos que escapam da lógica gerada pela vida contemporânea, que em si é baseada no trajeto residência-trabalho e vice-versa (atratores e geradores de movimento; origem e destino) com pouca ou nenhuma variação ao longo do tempo (DEBORD, 1958). Tal quebra de lógica, ou adotando o termo usado por Debord, deriva, constitui um meio livre de pensar a cidade, sua imagem e seu

respectivo movimento de pessoas. A deriva estabelece a cidade não como um conjunto de artefatos edificadas e urbanos organizados seguindo uma lógica física tipo-morfológica, mas uma série fragmentada de estados psicológicos, cuja passagem geográfica de um para outro implica uma multiplicidade de interpretações e, conseqüentemente, de caminhos fora daqueles dos quais a vida individual voltada ao trabalho, ao descanso, a cultura e o lazer (as principais prerrogativas da vida contemporânea) estão a mercê.

Como procedimento psicogeográfico a deriva analisa tanto os efeitos psíquicos quanto emocionais da liberdade do movimento de pessoas pela cidade (Figura 6). Este aspecto lúdico, em si, não possui uma finalidade conclusiva, além do mero entendimento sensorial das motivações do movimento de pessoas de um ponto a outro. Trata-se de apresentar tanto o estado imprevisível das cidades contemporâneas, quanto uma alternativa de entendimento das subjetividades e trivialidades da experiência urbana atual.

Os conceitos levantados por Debord, acerca do modo como as cidades influenciam as pessoas a se movimentarem, advêm invariavelmente de um conjunto estabelecido de críticas a prática urbanística de ordem sociológica marxista, juntamente com uma abordagem extraída diretamente da psicanálise para estudo das reações individuais. Além destas influências primordiais, Debord se aproxima dos elementos mais subversivos artís-

ticos, tais como o dadaísmo e o surrealismo, os quais buscam o non-sense ou falta de sentido, conceito este amplamente abordado na atualidade, tanto em relação aos significados efêmeros da cidade em termos de não-lugar (AUGÉ, 1995), quanto dos significados heterotópicos da realidade urbana (FOUCAULT, 1984).

Debord apresenta uma série de referências relevantes para a compreensão de fenômenos estocásticos da mobilidade urbana, cuja explicação não encontra fundamentação junto aos conceitos e modelos mensuráveis descritos por Hillier e Hanson, tampouco nas teorias e abordagens fenomenológicas presentes na obra de Bachelard. A conceituação de Debord atua num plano metodológico que contribui no entendimento das causas subjetivas vinculadas à tomada de decisão do movimento de pessoas. Ou seja, enfoca a indeterminação cada vez maior dos conjuntos urbanos como artefatos, os elementos que os constituem, e os efeitos que os mesmos geram. Assim, a psicogeografia de Debord ilustra realisticamente recorrências comportamentais individuais, cujas respectivas interações demonstram o aparecimento de padrões espaço-temporal de comportamento coletivo.

Hermenêutica dialética e os entremeios da compreensão

As três abordagens conceituais apresentadas acerca do tema da mobilidade urbana e suas ca-

racterísticas diversas (a lógica socioespacial de Hillier e Hanson, a fenomenologia de Bachelard e, a psicogeografia de Debord) possuem, se aplicadas individualmente como análise integral do tema, limitações e paradoxos junto às variáveis, sejam elas físicas, socioespaciais, psicológicas e geográficas. Este fenômeno, reflexo da complexidade intrínseca da temática e como a mesma é multifacetada em sua natureza primordial, refere-se simultaneamente a duas considerações fundamentais da hermenêutica dialética (MINAYO, 1993) que, em si, funcionam como complemento uma da outra, quais sejam: (i) a compreensão do tema (mobilidade urbana) como um todo necessita de uma quantidade cada vez maior de saberes coexistentes com a mesma para um entendimento pleno (hermenêutica); e, (ii) as incongruências presentes em análises diversas do tema (mobilidade urbana) tanto dentro quanto fora de seu tempo e lugar de origem, diferentemente de apresentarem um obstáculo, revelam explicações e possibilidades em suas contradições inerentes (dialética).

Por depender das ações coletivas e de fatos que operaram a partir de uma lógica própria e presumivelmente complexa, os fenômenos derivados da mobilidade urbana e a assimilação de tais, mesmo que em partes, implicam mais do que a análise da disposição física de artefatos urbanos e a motivação para as pessoas escolherem um percurso em detrimento de outro. Ou seja, as explicações e métodos de análise, em seus dife-

rentes níveis de aprofundamento, desconsideram aspectos que de uma maneira ou outra podem influenciar de modo determinante o entendimento teórico e prático sobre o movimento de pessoas. Deste modo, nenhum tipo de abordagem conceitual possui um fim em si mesmo ou pode ser considerada como aquela que engloba a tudo e a todos em sua aplicação, sendo interdependente de outras que existem em conjunto para tornar-se não apenas relevante, mas também aplicável com algum tipo de êxito.

Juntamente com a aplicação múltipla, são diversos os conceitos, teorias e métodos advindos de diferentes áreas do conhecimento para o esclarecimento referente à mobilidade urbana. Fenômenos e características originários do modo como cada pessoa se movimenta em seu meio não existem de maneira isolada num tempo e espaço artificiais e teóricos. Estes mesmos efeitos são decorrência de variáveis físicas, socioespaciais, psicológicas e geográficas, dentre outras, que se mantêm em constante diálogo e confluência com aquelas em análise. Tal troca de informações, por existir entre meios que podem ou não aparentar pouca relação entre si, alude a dados, informações e cogitações por vezes incompatíveis e discordantes, seja com aquilo que é visto em teoria ou observado na prática. Diferentemente de representar uma constatação incoerente ou pouco esclarecedora, estabelece uma visão crítica da qual o foco do tema mobilidade urbana está em comunicação com a re-

alidade em constante mudança que o cerca e o influencia, tornando o processo de estudo uma interação mais realista entre a cidade e o movimento de pessoas.

Considerações finais

A hermenêutica dialética, considerando desde a vertente epistemológica, consiste em embasar e justificar a natureza, origem e validação do conhecimento adquirido por meio do processo indutivo de observação da experiência e do processo dedutivo cognitivo de interpretação dos paradigmas, postulados, métodos e teorias das diferentes vertentes do saber científico. Remete a interpretação de uma realidade a partir da seleção e agrupamento das informações em classes lógicas, definindo as relações existentes entre o todo e as partes. Assim sendo, verificou-se o quanto a complexidade presente no modo como cada pessoa se movimenta por um determinado espaço urbano, juntamente com a multiplicidade de modos como tal tipo de movimento, pode ser analisada em categorias igualmente diversas. É uma área do conhecimento urbanístico que irá tornar-se cada vez mais crítica dentro de qualquer tipo de discurso voltado as eventuais etapas de evolução das cidades contemporâneas.

As ideias e metodologias apresentadas e elaboradas por Hillier e Hanson, Bachelard e Debord para o estudo do espaço e como o mesmo influencia de diferentes modos o movimento pra-

ticado por cada pessoa, além de seus motivos privados ou coletivos para tal ato, apresentam três categorias distintas de versar sobre um mesmo tema, porém, não se mantêm como as únicas e definitivas sobre o tema. Representando mais do que um fim em si mesmo, ilustram meios pelos quais se revelam possibilidades, variações e muitas vezes contradições em seus conceitos quando aplicados em situações reais. Tais descobertas, longe de se agruparem na simples dicotomia entre aquilo que é positivo ou negativo, sugerem a compreensão cada vez mais ampla, seja por meios teóricos, como a busca por novos tipos de análise fora da literatura acadêmica voltada à cidade, ou por meios práticos, como intervenções nos espaços estudados, ou, dependendo do caso, a abordagem direta das pessoas e seus respectivos movimentos na cidade.

Estes autores tratam, respectivamente, da análise de como o arranjo da configuração espacial urbana influencia o movimento de pessoas nas cidades, da experiência fenomenológica dos espaços, da cidade como objeto de constante exploração individual e, de como o estudo dos mais variados temas necessita da conjunção de diferentes conceitos, teorias e métodos para o entendimento pleno do mesmo. Deste modo, considera-se a mobilidade urbana e as suas contradições por meio do discurso analítico (lógica socioespacial) contraposto a um abstrato (poética do espaço) mediado por um que tenha

elementos de ambos (psicogeografia) como meio de compreensão ampla da problemática (hermenêutica dialética). Ao tratar-se do tema que é uma condição que define significativamente a qualidade de vida das pessoas em cidades, por meios que vão além da disposição física dos elementos que os constituem, tal como percepção, aspectos cognitivos e comportamentais das pessoas vinculadas à apropriação qualitativa do tecido urbano, o estudo da mobilidade urbana, tendo como base saberes derivados das mais diversas áreas do conhecimento, é imprescindível.

Em consequência das possíveis mudanças de paradigma advindas com o estudo sucessivo e aprofundado da temática referente à mobilidade urbana, suas variáveis, causas e efeitos, é notável perceber como tal disciplina e os conceitos trabalhados por Hillier e Hanson, Bachelard e Debord nas respectivas categorias físicas, socioculturais, psicológicas e geográficas dizem respeito a mais do que uma mera linha de raciocínio analítica ou abstrata. Ou seja, encontram-se em essência na própria vida humana, suas inúmeras eventualidades e modos de estruturá-la em concordância com fatores sociais e individuais. Diante da cidade em constante (re)construção e (re)interpretação, a mobilidade urbana é, de modo abrangente, um estudo complexo acerca dos condicionantes, limites e potencialidades fundamentais para a espacialidade da vida social.

Referências Bibliográficas

AUGÉ, M. **Non-Places**: Introduction to an Anthropology of Supermodernity. 1995. Disponível em <<http://www.acsu.buffalo.edu/~jread2/Auge%20Non%20places.pdf>>. Acesso: 5 abr. 2016.

BACHELARD, G. **A Poética do Espaço**. São Paulo: Martins Fontes. 1993.

BALLARD, J. G. The visitor. [S.l.: s.n.]. **The Hardcore**, no. 8, dez. Entrevista concedida a Phil Halper e Lard Iyer. [S.l: s.n]. 1992. Disponível em <http://www.jgballard.ca/media/1992_hardcore_magazine.html>. Acesso em: 28 dez. 2015

BARTHES, R. **Elementos de Semiologia**. Tradução Izidoro Blikstein. São Paulo: Cultrix. 2002.

BAUDRILLARD, J. **Senhas**. Tradução de Maria Helena Kühner. Rio de Janeiro: DIFEL. 2001.

DEBORD, G. **Introdução a uma crítica da geografia urbana**, [S.l: s.n]. 1955. Disponível em <http://imagomundi.com.br/cultura/geografia_urbana.pdf>. Acesso em: 4 jan. 2015.

_____. **Teoria da Deriva**, [S.l: s.n]. 1958. Disponível em <<https://teoriadoespacourbano.files.wordpress.com/2013/03/guy-debord-teoria-da-deriva.pdf>>. Acesso em: 4 jan. 2015.

_____. **A Sociedade do Espetáculo**; tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto. 1997.

DURKHEIM, E. Da divisão do trabalho social. In: **As regras do método sociológico**. São Paulo: Abril, 1973, (pp. 303-372).

FOUCAULT, M. **Of Other Spaces**: Utopias and Heterotopias. 1984. Disponível em <<http://web.mit.edu/allanmc/www/foucault1.pdf>>. Acesso: 6 mai. 2016.

GEHL, J., GEMZØE, L. **New city spaces**. Copenhagen: The Danish Architectural Press. 2001.

HILLIER, B.; HANSON, J.; PENN, A.; GRAJEWSKI, T.; XU, J. Natural Movement: or configuration and attraction in the pedestrian movement urban. In: **Environment and Planning B**: Planning and Design. London: Pion. Vol. 20. (pp.: 29 - 66). 1993.

HILLIER, B. **The space is the machine**. Cambridge: Cambridge University Press. 1997. Disponível em <<http://spaceisthemachine.com/>>. Acesso em: 29 out. 2015.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press. 1984.

LANG, J. **Urban desing**: The American Experience. Nova Yorque: Van Nostrand Reinhold. 1994.

MINAYO, M. C. S. **O Desafio do Conhecimento**. São Paulo: Editora Hucitec. 1993.

NETTO, V. M. **O efeito da arquitetura: Impactos sociais, econômicos e ambientais de diferentes configurações de quarteirão**. [S.l: s.n]. 2006. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/290>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

SAUSSURE, F. **Curso de lingüística geral**. 26.ed. São Paulo: Cultrix, 2006.

SCHWEICKARDT, J. C. **Um olhar fenomenológico sobre a cidade**. [S.l: s.n]. 2000. Disponível em <<http://www.periodicos.ufam.edu.br/index.php/somanlu/article/view/248/121>>. Acesso em: 27 dez. 2015.

SILVA, A. S. **O movimento de pedestres em função da configuração espacial e das condições das calçadas**. Estudo de caso: área central de Santa Cruz do Sul/RS. Dissertação (mestrado). Porto Alegre: Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, UFRGS. 2004.

_____. **Modelagem, mensuração e simulação de movimento de pedestres e veículos**. Orientação de Décio Rigatti. Tese (doutorado). Porto Alegre. Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, UFRGS. 2010. Disponível em <http://www.ufrgs.br/propur/teses_dissertacoes/Andre_Silva.pdf>. Acessado em: 29 out. 2015.

SOJA, E. The spatiality of social life: towards a transformative retheorization. In: URRY & GREGORY (ed). **Social relations and spatial structures**. London, MacMillan, 1985, (pp. 90-127).

TEKLENBURG, J. A. F.; TIMMERMANS, H. J. P.; WAGENBERG, A. F. V. Space Syntax demystified. In: **22nd ANNUAL CONFERENCE OF THE ENVIRONMENTAL DESIGN RESEARCH ASSOCIATION**, Oaxtepec Mexico, Scientific article. Eindhoven: [s.n], [s/p]. 1991.

