

OS NOVOS ESPAÇOS DA MOBILIDADE*

JACQUES LÉVY
Universidade de Reims
e Instituto de Estudos Políticos de Paris

Pode-se definir a mobilidade como a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. Por esta definição, excluimos duas outras opções: aquela que reduziria a mobilidade ao mero deslocamento (COUTRAS, 1999), eliminando assim as suas dimensões ideais e virtuais, e aquela que daria um sentido muito geral a este termo, jogando com as metáforas (tal como a « mobilidade » social) ou com extensões incontroladas (a comunicação, por exemplo).

Este trabalho, após algumas precisões metodológicas, consiste em analisar práticas de mobilidade segundo vários aspectos e em se voltar para um olhar mais sintético a fim de propôr alguns instrumentos operacionais de classificação.

A mobilidade como fato social total

A mobilidade é considerada aqui como uma relação social de grande riqueza, engendrada por uma realidade que se pode estabelecer como um *problema*: no espaço das sociedades, a existência de distâncias entre objetos e operadores de todos os tipos cria um risco de separação e de desconexão antinômicas com a interação social. Logo, aparece uma solução: colocar em relação os lugares que engendram essas distâncias.

Mobilidade e urbanidade

A telecomunicação se apresenta como uma alternativa válida à mobilidade; no entanto, tudo mostra (ASCHER, 1995) que as dinâmicas contemporâneas do espaço proporcionam cada vez mais um lugar para os encontros físicos diretos, em particular nas atividades menos programáveis e mais criativas. Além disso, a redução dos custos de transporte e a facilidade crescente de relação entre um lugar e qualquer outro do planeta permitem um crescimento das mobilidades em grande escala segundo um tempo mais paralelo do que concorrente ao das TIC¹. É verdade também que a co-presença (a produção tendencial de um espaço de dimensão zero expresso na geometria por um ponto) constitui uma segunda alternativa à mobilidade. Se a substância for societal e a escala for local (LÉVY, 1994), a resposta concreta é a cidade. Contudo, a realização

* Artigo publicado com o título original de « Les Nouveaux Espaces de la Mobilité », em Bonnet, M. e Desjeux, D. *Les Territoires de la Mobilité*. Paris, Presses Universitaires de France (2000). Tradução: Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud.

1 Tecnologias da informação e da comunicação.

prática da urbanidade passa pela existência de vários lugares tão interrelacionados quanto possível, a fim de que tudo ocorra como se eles constituíssem um único lugar. A técnica mais eficaz para tornar a mobilidade supérflua se encontra justamente na própria mobilidade. A urbanização é, por princípio, portadora de um crescimento das mobilidades intra-urbanas.

Dessas observações decorre a idéia de que o campo da mobilidade é considerável e está em expansão. Essas observações, que se referem às linhas fundamentais das sociedades contemporâneas (sua «dominância») não devem ser esquecidas no momento em que são abordadas as questões mais específicas da *produção* de bens sociais e da *organização* social desta produção.

Quais as distâncias para a mobilidade ?

Permanecemos ainda tributários da «tirania euclidiana» (LÉVY, 1998), que tem a vantagem de oferecer um instrumento cômodo e universal mas que corre permanentemente o risco de nos fazer perder de vista a pluralidade das métricas. Distâncias-custo, distâncias-tempo e todas as distâncias complexas que dependem do político, das relações sociais ou do psíquico não devem mais ser colocadas numa posição hierárquica inferior. Não são «deformações» do «verdadeiro» espaço mas outras faces igualmente essenciais de uma verdade sofisticada. Assim, quando se pergunta aos usuários do automóvel e dos transportes públicos, fica claro que os adeptos de um e do outro não definem o tempo da mesma maneira, simplesmente porque, sabemos-lo desde Leibniz, o tempo (assim como o espaço) não se pode dissociar de seu «conteúdo», que também é seu continente.

Suponhamos a concorrência entre duas modalidades de transporte entre duas cidades: o avião, com um vôo de duração em princípio de 1 h 15, e um trem rápido que leva 4 h 30. Dados os respectivos tempos de acesso, o tempo total por avião será, digamos, de 3 h 30, e por trem, 5 h 15. Contudo, essa vantagem de 1 h 45 para o avião paga-se com uma fragmentação do tempo (o próprio tempo de vôo e segmentado pelas fases de decolagem e pouso, pelas zonas de turbulência e pelos serviços de bordo) e com importantes riscos de atraso. Por conseguinte, a concorrência se organiza entre um tempo mais curto mas perdido e um tempo mais longo mas não totalmente dedicado à própria mobilidade. De fato, é muito revelador constatar o contraste entre a postura, geralmente ativa, segundo um emprego do tempo pré-organizado dos usuários do TGV² e a incrível importância dada pelos passageiros dos vôos aéreos, que muitas vezes são executivos de alto nível de educação e muito ocupados, ao ato de folhear as revistas da companhia.

O par rede/território constitui um bom instrumento para distinguir duas grandes famílias de métricas. As cidades de hoje são espaços com velocidades múltiplas (ASCHER, 1995 ; LÉVY, 1997), o que é inédito. Esta superposição das métricas constitui um desafio para as nossas formas habituais de abordar o espaço. Várias redes se imbricam, como também redes (topológicas, que criam a descontinuidade) com territórios (topográficos, que engendram a continuidade). Num certo nível, a densificação das redes produz territórios, territórios muito diferentes na medida em que se trata da *articulação* (caminhada + ônibus + bonde + metrô + trem, por exemplo) das escalas ou de sua *fusão* pelo automóvel. Esses territórios e essas redes não podem ser apreendidos com os mesmos instrumentos. As medidas « morfológicas » do espaço construído dão conta muito bem dos primeiros, enquanto que as segundas implicam medidas « funcionais » adaptadas. Estes métodos mais se conjugam do que se somam. Com efeito, a análise das redes permite ressaltar proximidades que de outra forma ficariam invisíveis (como os laços Paris-Dorsal Européia resistem à travessia do «deserto» da Picardia ou da Champagne) mas, ao contrário, a continuidade ou quase continuidade do construído pode dar a ilusão de um sistema urbano

2 Trem de grande velocidade francês (N.T.).

integrado (por exemplo, o conjunto Nova York + Filadélfia), embora, por um lado, trate-se apenas de justaposição.

As relações sociais de mobilidade

Podemos considerar a mobilidade como um sistema de movimentos potenciais, mais ou menos atualizados, que denominaremos *virtualidades*. Podemos classificar estas virtualidades segundo três categorias. A mobilidade torna-se possível porque existe uma oferta de mobilidade, a acessibilidade. A mobilidade é efetiva por que os seus operadores possuem uma competência de mobilidade. A mobilidade tem sentido porque, no quadro do domínio do espaço, ela entra na composição do capital social dos indivíduos.

A mobilidade como possibilidade : virtualidade 1

Como possibilidade, a mobilidade pode ser considerada através da acessibilidade, isto é, da oferta de mobilidade através da oferta de transporte. Na sua pesquisa de indicadores de acessibilidade, vista como componente da urbanidade, a equipe VilleEurope foi levada à reconstrução dos dados em função de outras lógicas além daquelas do transportador.

Assim, apontar a hora de pico como síntese da oferta pode ser discutível numa época em que os deslocamentos domicílio-trabalho representam uma parte ao mesmo tempo minoritária e decrescente da totalidade dos deslocamentos efetuados. Na pesquisa da VilleEurope³ havia sido decidido considerar o número médio de serviços por vinte e quatro horas, durante trezentos e sessenta e cinco dias. A qualidade do serviço fora das horas de trabalho, à noite, por exemplo, encontra-se, por conseguinte, valorizado. Além disso, a ênfase colocada nas grandes massas muitas vezes tem como resultado o interesse apenas nas isócronas centro-periferia. Pelo contrário, parece útil não pré-julgar a « forma urbana » pois, por um lado, pode-se considerar que uma cidade permite até certo ponto a cada cidadão « fabricar » a sua cidade e que, justamente, a oferta de mobilidade constitui um instrumento decisivo dessa margem de liberdade. Por fim, a análise da oferta de mobilidade deve se afastar de uma visão tecnicista da intermodalidade. A acessibilidade pode com certeza se adaptar a mudanças de modos ; veremos que métricas automobilísticas e métricas « pedestres » não produzem a mesma forma de relação com a cidade e, assim, não oferecem o mesmo serviço de mobilidade e, logicamente, não são percebidas como intercambiáveis pelos usuários.

Numa cidade, essa dimensão material da mobilidade tem muito a ver com o que se poderia chamar de urbanidade *a priori*, isto é, a estrutura espacial fundamental de um espaço urbano. Trata-se, de fato, da possibilidade de uma inter-acessibilidade entre os diferentes lugares que compõem a cidade. Ora, a possibilidade para um cidadão de ligar-se com o resto da área urbana constitui um componente importante da sua mobilidade, sem que isso se traduza necessariamente em deslocamentos para todos os lugares acessíveis e, obviamente, não a todo instante. Portanto, não é somente pela medição dos deslocamentos efetivos que se pode avaliar este poder sobre os lugares. Se compararmos uma cidade que dispõe de quinze salas de cinema com uma cidade que tem cento e cinquenta, nos dois casos um cidadão pode ir cada semana ver um filme diferente. A diferença entre as duas situações somente aparecerá ao estudarmos simultaneamente a oferta e a demanda. Perceberemos então que, mesmo quando não saem de casa, os habitantes das duas cidades não têm, e não podem ter, a mesma relação com o cinema. A variedade da escolha, entre

3 VilleEurope, *Urbanité et européenité*, PIR Villes-CNRS, 1995 Métropolitain, PIR Villes-CNRS, 1998. As análises que se seguem provêm em parte dessa pesquisa.

os bens ou serviços, mas também entre os lugares que podem apresentar um interesse qualquer para o «consumidor» de mobilidade, revela-se então decisiva. O que importa, definitivamente, é a relação triangular entre o desejado, o possível e o realizado, uma relação onde cada pólo exerce influência sobre os outros.

A mobilidade como competência : virtualidade 2

A relação entre o espaço virtual das mobilidades oferecidas e o espaço das mobilidades realizadas passa pelo que se poderia chamar «competência de mobilidade». A mobilidade efetiva é o resultado de uma arbitragem entre diferentes mobilidades e não-mobilidades possíveis, interativas (co-presença ou telecomunicação) ou não interativas.

Essa competência pode passar pela posse de meios materiais, especialmente financeiros, através do acesso aos meios de deslocamento e, de uma forma mais geral, graças à constituição de uma rede de lugares freqüentados (habitat, emprego, etc.), eles próprios situados numa boa posição no espaço das acessibilidades. Daí a tentação de reduzir a competência de mobilidade a um nível de renda: os pobres não se moveriam por que não teriam os meios de se deslocar, nem de morar em bairros bem conectados com o resto da cidade. Esta tese não parece ter credibilidade. Os subúrbios próximos do nordeste de Paris e os bairros de Watts ou South Central em Los Angeles são muito bem servidos por transportes de todo tipo. Assim, os «experts» recentemente interrogados por um instituto de pesquisa de opinião⁴ que falavam do «enclavamento» de bairros em dificuldade, foram desmentidos por uma amostra de moradores dessas áreas que não citam de forma alguma a melhoria das infra-estruturas de transporte como prioridade. Além disso, a posse de um automóvel é um critério economicamente discriminante apenas para uma pequena parcela da população dos países desenvolvidos. Quanto aos transportes públicos urbanos, as tarifas quase nunca constituem um obstáculo ao deslocamento. Meu ponto de vista é que a posse de uma competência de mobilidade é um *composante*, muito mais do que uma consequência, de uma posição social hierarquicamente inferior. Em particular, é *porque* são pouco móveis que as populações mais despossuídas são despossuídas.

Para esclarecer esta proposição, examinemos as situações de não-competência de mobilidade. Sabemos que, dentro dos grupos sociais mais despossuídos, os indivíduos são dependentes de redes de sociabilidade pessoais aplicadas em pequenas distâncias (SCHWARTZ, 1990). Dependem de laços políticos de escala reduzida, pois somente assim podem esperar encontrar-se «no topo da lista» na busca de assistência (habitação, ajuda social...). Na França, o caráter infra-local — e, portanto, inadequado em relação à escala mínima pertinente em uma sociedade — do nível municipal, politicamente bem dotado, revelou-se por muito tempo eficaz para gerir o funcionamento ainda amplamente comunitário do mundo operário. Disso resultou um acordo tácito entre os eleitos que defendem o seu poder e os eleitores que temem desaparecer num espaço muito amplo. No debate francês sobre a « política da cidade », depois do mito do « enclavamento » dos subúrbios, que dominava os debates dos anos oitenta, apareceu e impôs-se o mito do « emprego no próprio local » [« *emploi sur place* »].

As zonas francas urbanas participam da idéia de baixar a taxa de desemprego de um grande grupo pela implantação mais facilitada de empregos. Esta visão tem pouca credibilidade em mercados de emprego que se estruturam à escala das aglomerações (é mais ou menos a definição da *área urbana* escolhida pelo INSEE). Se for a diversidade de funções a meta buscada (o que seria, no entanto, um objetivo aceitável), ela ocorre através de outras medidas (criação de polaridades na área do comércio, do lazer, da cultura, da educação), sem grande relação com a isenção fiscal. O fundamento dessa escolha encontra-se de fato na vontade de dar credibilidade à

4 Sondagem IPSOS para o BIPE e a *Caisse des dépôts et consignations*, apresentado por ocasião do colóquio da CDC, « *Vivre la ville* », Paris, Unesco, Janeiro 1999.

tese de uma útil auto-suficiência dos bairros. Surge então este paradoxo : enquanto a mobilidade deveria ser estimulada a fim de oferecer aos referidos indivíduos as oportunidades, muitas vezes gratuitas, que permitem o acesso ao conjunto dos lugares da cidade, este tipo de pensamento nos encerra numa desastrosa imobilidade.

Numa situação-limite, aquela da África do Sul pós-apartheid, observamos que, décadas depois de terem sido expulsos dos centros das cidades, à época ainda mistos, os negros esqueceram a mistura pois ela perdeu todo o seu significado concreto. Eles sonham, sobretudo, com uma *township* melhorada, com um *ghetto* feliz. A questão da mobilidade como competência se revela assim decisiva, até mesmo perigosa.

A mobilidade como capital : virtualidade 3

O conjunto constituído pela possibilidade, pela competência e pelas arbitragens que a segunda permite sobre a primeira pode ser lido como um capital social, um bem que permite ao indivíduo desdobrar melhor a sua estratégia no interior da sociedade. Baseando-se numa pesquisa urbana, as análises que se seguem tendem a mostrar a importância da mobilidade, considerada muito além dos deslocamentos efetuados ou de uma hierarquia das localizações funcionais. A cidade é um espaço necessariamente muito estruturado, coletivamente organizado de tal forma que a concentração de uma grande quantidade de homens, atividades e instituições não degenerem numa Babel ingovernável. O que às vezes quase acaba acontecendo... O que surpreende é como, no interior deste conjunto, cada um pode inventar a sua cidade, escolhendo os lugares que lhe interessam e eliminando outros. Pode-se habitar num subúrbio e sentir-se do centro, renunciar a tudo para se tornar proprietário em periferias longínquas ou, ao contrário, sentir-se feliz numa habitação minúscula desde que se sinta o burburinho da cidade.

Há somente uma aldeia numa aldeia, mas há uma infinidade de cidades numa cidade. Uma multidão de micro-acontecimentos podem produzir-se, frente aos quais o « transeunte notável » que é o cidadão pode escolher entre ser um « João ninguém » ou um astro.

Isso não significa que o *capital espacial* seja o mesmo para todos. As desigualdades são óbvias, mas não podem ser facilmente classificáveis segundo uma escala única ou dual (por exemplo, sobre o modelo capital econômico / capital cultural). Além disso, a composição deste capital não é um dado em si independente do seu uso. A postura « sistêmica » que valoriza as posições de máxima inter-acessibilidade aos lugares próximos pode se conformar a uma fraca apropriação mercantil do hábitat (habitações pequenas ou para alugar) enquanto a postura « patrimonial » é muito sensível ao preço do solo porém não às localizações.

Um mundo móvel

Propomo-nos agora “reunir” os diferentes elementos abordados separadamente e apresentar uma visão mais sintética das questões de mobilidade. Escala, métrica, identidade e lugar constituem as palavras-chave desta abordagem.

A questão das escalas

Quais são os formatos efetivos, pertinentes, tendenciais dos espaços criados pelas mobilidades? Esta questão é abordada aqui segundo vários eixos convergentes.

As escalas da acessibilidade

Uma primeira abordagem da escala consiste em avaliar que parte de um espaço, uma área urbana, por exemplo, constitui o espaço de mobilidade pertinente para os indivíduos.

A pesquisa comparativa *MétroParis*, efetuada por VillEurope, sobre Tóquio, Los Angeles e Paris, mostra a vantagem oferecida pela densidade neste aspecto. Duas vezes mais povoada que Los Angeles e quase três vezes mais que Paris, Tóquio mantém, para mais de 80% da população residente da aglomeração (24 milhões de pessoas!), uma acessibilidade de menos de uma hora para uma vasta zona central que reúne a maioria da população. Isto se tornou possível pela associação entre fortes densidades e a primazia dos transportes urbanos. Em Los Angeles, somente o automóvel pode proporcionar uma boa acessibilidade. Atingem-se valores relativos comparáveis aos de Tóquio num “centro” (geométrico) povoado de uma pequena parte da população da área metropolitana. A malha muito densa de auto-estradas da Califórnia do Sul não impede a viscosidade quase permanente do tráfego, pois os transportes públicos não podem assegurar sua operação. Além disso, considerando a estabilidade das velocidades, qualquer que seja a posição na rede, as situações periféricas são extremamente desvantajosas: é preciso em média três horas para atravessar em diagonal a área urbana. Quanto ao exemplo parisiense, estudado de maneira sistemática (todas as zonas entre si), ele ilustra um duplo paradoxo:

- é a qualidade dos transportes públicos que evita a trombose dos espaços automobilísticos e que lhes permite uma boa eficácia, sobretudo, sabemos, nos deslocamentos tangenciais, de subúrbio a subúrbio;
- apesar de aparentemente menos hierarquizado pelo fato de se apropriar da rede viária de base, o sistema automobilístico fabrica, em virtude da diversidade de suas velocidades, um espaço composto de situações muito desiguais segundo nos encontremos próximos ou distantes de um acesso de auto-estrada.

A primeira grande questão colocada em relação à mobilidade é, portanto, muito simples e fundamental: a que parte do espaço considerado podemos ter acesso?

Escala das mobilidades e governo urbano

Na produção dessa acessibilidade, uma parte se refere às escolhas voluntárias, à ação política da sociedade sobre ela mesma. A construção das cidades novas constitui um exemplo perfeito de uma má apreciação das escalas da mobilidade. Estes novos bairros não conseguiram criar pólos alternativos ao centro histórico na área metropolitana de Paris. La Défense ou o subúrbio mais próximo ou mesmo os bairros [*arrondissements*] periféricos dentro de Paris aparecem — e apareciam já em 1965 — como sendo de muito melhor escolha por desenvolverem o policentrismo. Sabemos que a escolha de localização das cidades novas incluía, em parte, evidentemente, uma ilusão cartográfica (expressão técnica das viagens em helicóptero do prefeito Delouvrier) que uma análise elementar das redes teria podido dissipar, mas também uma escolha política da “reestruturação dos centros de subúrbio”. Entram em contradição ao mesmo tempo com a autonomia comunal e com o “cinturão vermelho”. Este tipo de aliança entre um Estado centralista conciliando com as particularidades e uma lógica de engenheiro pouco versado nas ciências (espaciais) da sociedade se encontra na maneira francesa de tratar as escalas da mobilidade, entre 1945 e 1995. Se as soluções técnicas escolhidas respeitam mal a realidade do objeto urbano, é ao mesmo tempo porque seu tratamento não é global e multidimensional, mas pensado na escala micro dos congestionamentos ou dos “pontos negros” (lógica analítica) e

porque o Estado central sempre preferiu a fragmentação política das cidades à sua auto-organização (lógica da dominação). Se for possível criar organismos que produzem uma oferta de transporte na escala das aglomerações, a questão das mobilidades, na sua globalidade, permanece ausente das “agendas” simplesmente porque é uma questão política que se coloca em uma escala — a das áreas urbanas — onde não existe instância política competente. Daí a importância dos governos urbanos de escala pertinente e de pleno exercício, únicos capazes de proporcionar a contra-parte política dos esquemas técnicos como os atuais Planos de Deslocamentos Urbanos (PDU).

A questão das métricas

O tratamento da distância comporta dois parâmetros fundamentais: a escala define o tamanho do espaço assim concebido e o significado deste tamanho. A métrica leva em conta a diversidade de maneiras de medir e de gerir a distância bem como os efeitos desta ou daquela opção neste domínio sobre o estilo do espaço criado.

Métricas pedestres e métricas automobilísticas

Os estudos sobre os transportes com frequência são orientados, com razão, para a análise das combinações multimodais. Quando o objetivo é a medida da cidade, um outro ponto de vista se impõe: automóveis e “métricas pedestres” (isto é, os deslocamentos a pé ou em transportes públicos no interior dos quais o pedestre permanece um pedestre) fabricam distâncias, proximidades diferentes e possuem em cada caso um forte poder de estruturação do espaço urbano. O automóvel possui efeitos diversos: ele consome e destrói espaços públicos, unifica as escalas. Por sua velocidade, ele aumenta a massa das interações em princípio possíveis (urbanidade absoluta), mas pelas separações e a diminuição da densidade que ele engendra, reduz a parte deste potencial realmente utilizável (urbanidade relativa). Além disso, o automóvel é, historicamente, o instrumento de realização do “modelo dos conjuntos habitacionais” [*modèle pavillonnaire*] que provoca em si mesmo a diminuição das densidades, a separação das funções e o enfraquecimento dos espaços públicos. Quando estes diferentes elementos divergem (por exemplo, em Oslo, onde o habitat individual e as fracas densidades urbanas não impediram o desenvolvimento dos transportes públicos), vê-se mais claramente o papel discriminante, determinante em si mesmo, das métricas dos transportes. Daí o interesse em medir separadamente, pelo menos num momento do curso da pesquisa, as *duas cidades* assim obtidas.

Em nossa abordagem ampliada da mobilidade, essas características são fundamentais. A oposição entre métricas pedestres e métricas automobilísticas certamente não se limita a uma medida dos custos financeiros ou temporais brutos. Sabemos, por exemplo, através de múltiplas investigações, que é o conjunto da relação indivíduo / sociedade que se encontra envolvido neste tipo de opção. O que devemos esperar de uma “fricção” mínima, de um “agrupamento”, de uma ligação fraca mas inevitável com outrem, tal como o espaço público dos transportes “em comum” organiza? Esta questão e a resposta que lhe damos estão muito próximas de uma outra interrogação: a relação imediata com uma parte não selecionada da sociedade se traduz, do ponto de vista do interesse do indivíduo envolvido, por um jogo de soma positiva, nula ou negativa? Sabemos também que o dispositivo métricas automobilísticas / habitat individual sub- ou peri-urbano / propriedade privada da habitação traduz uma estratégia de “patrimonialismo objetal” (constituição de um capital social pela posse de objetos isoláveis) e de procura por uma separação substancial com o resto da sociedade, todas as coisas que podem facilmente entrar numa lógica de comunitarismo familiar. Ao contrário, o complexo métricas pedestres / habitat coletivo no centro

da cidade / estatuto locativo corresponde a uma “capitalização sistêmica” em que os recursos são constituídos de redes relacionais abertas supondo um indivíduo descomunitarizado e portador de expectativas positivas frente ao mundo social.

Aqui, a *porosidade* das métricas pedestres frente aos espaços atravessados (é notadamente o caso do corpo humano e de suas relações multi-sensoriais com o meio ambiente) retoma sua capacidade de fazer emergir, nos próprios veículos, um micro-cosmos territorial. Ao contrário, o automóvel oferece uma couraça muito potente para quem deseja *separar* o mundo de seu espaço íntimo.

Os dois tipos ideais com certeza raramente se realizam de modo tão depurado, mas a pesquisa sobre as identidades na Île-de-France (HAEGEL e LÉVY, 1997:35-65) mostrou, no sentido que acabamos de indicar, a vinculação muito forte entre relações de mobilidade e atitude global frente ao mundo social.

Compreendemos melhor, nessas condições, que a relação ligada aos dispositivos de mobilidade não pode ser efetuada pelos simples argumentos técnicos. O que eu havia denominado “metalepse⁵ do automóvel” exprime o fato, muito freqüentemente constatado em diversas investigações, que os habitantes das zonas peri-urbanas incriminam os congestionamentos, o barulho e a poluição nos centros das cidades como a origem de sua saída para as margens da aglomeração, sem pensar que a escolha de uma hábitat de fraca densidade possa ser considerado como uma das causas do problema que eles apontam. Em sentido inverso, a tomada de consciência recente na França dos possíveis efeitos sobre a saúde das emissões no ar produzidas pelos automóveis alterou as condições do debate sobre as restrições à circulação. Pois subitamente a componente naturalista do modelo dos conjuntos habitacionais (o centro da cidade se encontra afastado da natureza, o peri-urbano está próximo) se encontra na posição oposta. O debate intermétrico, onde as conseqüências sobre as mobilidades são consideráveis, torna-se assim tudo, menos “técnico”.

O Atomium ou a árvore morta

O Atomium de Bruxelas é uma construção que reproduz esquematicamente a estrutura de uma molécula. Os átomos são pequenas esferas interligadas por barras nas quais os visitantes podem circular. O espaço individual, do modo como podem modelá-lo as mobilidades contemporâneas, lembra o Atomium: correspondendo freqüentemente a zonas urbanas densas, as esferas são territórios multidimensionais fortes (residência, trabalho, diversos lugares de percurso de formação, de consumo e de cultura); as barras são os *lugares-movimento*; outros territórios de formas menos circulares e de temporalidades mais curtas, mas ainda assim territórios (estações, aeroportos, trens, restaurantes de beira de estrada ou mesmo as cabines de automóveis), são espaços contínuos e exaustivos mesmo quando eles pertencem a redes.

Inversamente, pode-se conceber um espaço das mobilidades organizado, sobretudo, em redes fortemente hierarquizadas e fracamente comutadas com territórios. Imagina-se um nó central, o lugar de residência, por exemplo, em que se conectam numerosas e diversas arestas, conduzindo para o lugar de trabalho, o supermercado, o cruzamento rodoviário, a estação, os emissores de programas televisivos ou os servidores telemáticos. É um modelo de “árvore morta”, na medida em que os pontos de chegada são lugares ao mesmo tempo fracos e separados de modo pouco reversível uns dos outros: a prática dos espaços urbanos se encontra de fato empobrecida pela necessária programação dos deslocamentos. As práticas dos centros históricos são assim profundamente diferentes para o residente do centro da cidade e para o visitante ocasional, transformado em usuário externo pelos constrangimentos de sua própria mobilidade

5 Um *metalepse* é uma figura do discurso que trata a causa como um efeito e inversamente.

(congestionamento, estacionamento, horários de trens, etc.). Nas *ciudades emergentes* (CHALAS e DUBOIS-TAINE, 1997; PIRON, 1997) ou nas *edge cities* (GARREAU, 1991), uma das especificidades destas novas centralidades é que o seu potencial demográfico repousa de um modo não negligenciável, por vezes decisivo, sobre a vinda de habitantes de zonas periurbanas (aglomeração difusa) ou infra-urbanas (conexão à cidade mas densidade fraca), situadas em “fim de rede” e levadas a desenvolver, nós pólos fortemente especializados, atividades amplamente pré-determinadas. O que nos mostra, *a contrario*, a importância para os centros de conservar sua *serendipity*⁶ de uma verdadeira territorialidade, no seio da qual a densidade das redes é mais um efeito do que a causa suficiente. A existência de uma diversidade de funções, e notadamente daquela do habitar, aparece aí absolutamente decisiva.

O modelo do Atomium merece nossa atenção no sentido de que ele inverte a relação clássica entre território e rede. A reticularização territorial, como os Estados ou outras organizações colocaram em prática, consiste em construir uma rede tão fina que se torna quase territorial. Aqui, ao contrário, a territorialização é reticular, ela se constitui no interior das redes. Isto, iremos ver, muda profundamente a relação entre identidade e mobilidade.

As novas identidades móveis

Como o espaço da mobilidade se estrutura nas práticas e representações, usos e apropriações?

Durante muito tempo a relação aos lugares e ao movimento entre os lugares foi marcada pelo selo da coação. Até as últimas décadas, “ser nascido em alguma parte” significava, para um camponês, estar juridicamente subordinado à residência, e, para um trabalhador, estar submetido à localização, às vezes fixa, às vezes mutável, da fábrica. O que muda é que a posição geográfica instantânea de um indivíduo compreende a partir de agora uma parte crescente de escolhas, uma margem de manobra ampliada, graus de liberdade mais numerosos. A liberdade se imiscuiu nos nossos espaços. Para ninguém, dissemos anteriormente, esta liberdade é total. Para quase ninguém, ela é nula. Na maior parte dos casos há a escolha estratégica de uma opção em detrimento de outra, arbitragem às vezes dolorosa — por exemplo, entre o tamanho da habitação e sua localização — mas consistente. Cada vez menos os indivíduos de hoje, mesmo medianamente dotados em termos de capital social, são redutíveis a peões que, em mãos de um gigante, se deslocariam sobre o tabuleiro de xadrez dos lugares geográficos.

A principal novidade nas nossas relações ao espaço não se constitui assim, propriamente, no crescimento das mobilidades, mas na liberdade de movimento dos atores desta mobilidade. Poderíamos de fato imaginar o desenvolvimento de movimentos mecânicos, o deslocamento sempre mais intenso de moléculas inertes animadas apenas por polaridades exteriores. Nada disso: ao aumento dos fluxos corresponde, essencialmente, um aumento do poder de autocontrole desses fluxos por parte daqueles que aí estão engajados.

Podemos resumir as mutações das mobilidades e seus efeitos sobre as identidades a algumas características simples porém decisivas:

- *Vivemos num mundo que se movimenta em várias velocidades.* Trata-se de um fenômeno inédito. Da caminhada a pé ao avião supersônico, nosso ambiente pode ser visto como uma superposição de espaços definidos cada um por uma modalidade de ligação entre os lugares (meios de transporte, velocidades, intensidade dos fluxos, etc.), sem que exista, necessariamente, comunicação, *comutação*, entre as suas diferentes tramas. Podemos assim passar de um espaço a outro, mas o risco é que cada um constitui um mundo isolado, um compartimento separado dos outros em nossas práticas e em nossos imaginários.

6 Serendipity é um neologismo inventado pelo escritor inglês do século XVIII Horácio Walpole. Em *The Three Princes of Serendip* ele descreve um mundo em que se pode encontrar o que não se procura.

- *Os espaços aos quais nós nos sentimos pertencer não são mais somente territórios, mas também redes.* Desde o Neolítico, as sociedades evoluíram para uma sedentarização cada vez mais pronunciada. Vivemos num mundo de territórios, isto é, de espaços organizados ou imaginados de modo contínuo, com ou sem fronteiras, mas sem ângulo morto. A partir de agora nosso universo é feito em grande parte de redes, de transportes e de comunicação, materiais ou imateriais. Estes espaços são lacunares, feitos de pontos e linhas. Isto não significa que não possamos nos apropriar deles. Podemos nos sentir “em casa” sobre uma rodovia (linha) ou num supermercado (ponto), num trem (linha) ou num telefone (ponto). As identidades contemporâneas podem assim ser analisadas como uma combinação variável de territórios e de redes.
- *O número de lugares pertinentes para um dado indivíduo aumentou.* A propriedade rural e a aldeia, depois a casa e a fábrica e hoje um grande número de lugares conectados uns com os outros: esta é a tendência maior. Frequentemente valorizamos as mudanças mais visíveis: residências secundárias ou multiresidência. O fenômeno é mais geral: os lugares que têm um sentido para nós se multiplicaram, o que relativiza cada um deles mas, entretanto, não os banaliza.
- *A distinção entre mobilidade cotidiana e mobilidade rara se torna cada vez mais difícil.* As hierarquias tradicionais entre os lugares são, elas também, questionadas. A exposição clássica entre mobilidade cotidiana e mobilidade residencial tende a se atenuar pois, entre as duas, o que era uma grande separação pouco a pouco se fecha. As rotinas totalmente repetitivas se tornam raras (quem, hoje, faz exatamente os mesmos deslocamentos todos os dias da semana?), enquanto que as mobilidades profissionais ou de lazer — ou as duas ao mesmo tempo — ocupam quase todas as situações intermediárias entre a reprodução sem modificação nenhuma e a inovação radical.
- *Ao lado dos lugares os mais impositivos, uma grande quantidade de lugares fracos povoam nossa existência.* Desde o momento em que passaram a existir organizações espaciais de determinada importância, como as igrejas ou os Estados, por exemplo, elas fabricaram lugares *genéricos* — estes que encontramos de forma quase idêntica em numerosas localizações. A praça da igreja ou a da prefeitura, o *zócalo* mexicano com seu coreto de música, declinaram muito em número de exemplares. Neste sentido, o aeroporto internacional ou as áreas de auto-estradas não inventaram nada. A novidade é que os nossos contemporâneos com frequência têm a oportunidade de frequentar muitos lugares de um mesmo gênero. Eles sabem utilizá-los mesmo sem conhecê-los (um metrô é de uso fácil para todo aquele que está habituado pelo menos com um outro metrô); eles também identificam os limites. Eles sabem reconhecer as ínfimas variantes que os distinguem uns dos outros. Não são “não-lugares”, mas apenas lugares fracos: às vezes o que aí ocorre é muito importante. E este o caso, também, dos lugares fabricados para e pelo turismo de massa (DEPREST, 1997). Aparente reprodução de forma idêntica de um modelo concebido para a comercialização mais eficaz, estes centros de férias (ou os guias que os descrevem) podem ser julgados medíocres do ponto de vista do intercâmbio entre os homens e as culturas. Entretanto, alguma coisa acontece nestas *câmaras* instaladas entre o universo sem asperezas do catálogo de papel espelhado e a rugosidade desestabilizadora dos espaços circundantes. Nesses lugares (clubes, hotéis, campings, lojas de souvenirs...) se mesclam, de um lado, olhares cúmplices ou práticas estereotipadas e, de outro, uma atitude, rara mas decisiva, de abertura àquilo que surpreende e incomoda.

Combinação sem cessar questionada do virtual e do atual, de territórios e de redes, de lugares fracos e lugares fortes, a mobilidade exprime, cada vez com mais precisão e acuidade, a componente espacial das identidades sociais singulares.

OS NOVOS ESPAÇOS DA MOBILIDADE

Resumo: A mobilidade se define como a relação social ligada à mudança de lugar. Este artigo analisa práticas de mobilidade segundo diversas perspectivas e propõe alguns instrumentos operacionais de classificação.

Palavras-chave: Mobilidade, escala, métricas.

THE NEW SPACES OF MOBILITY

Abstract: Mobility is defined as a social relation referring to changing of place. We analyse practices of mobility by many different perspectives and we propose operational instruments for classification.

Key-words: Mobility, scale, metrics.

BIBLIOGRAFIA:

ASCHER, F. 1995. *Métapolis ou l'avenir des Villes*. Paris, Odile Jacob.

CHALAS, Y. e DUBOIS-TAINE, G. 1997. *La ville émergente*. La Tour d'Aigues. Éditions de l'Aube.

COUTRAS, J. 1999. Diversité des pratiques de déplacement et transformations urbaines. Paris, Colloque RATP.

DEPREST, F. 1997. *Enquête sur le tourisme de masse*. Paris, Belin, Mappemonde.

GARREAU, J. 1991. *Edge city: Life in the New Frontier*. New York, Doubleday.

HAEGEL e LÉVY, J. 1997. Urbanités, identité spatiale et représentation de la société. In: C. Calenge, M. Lussault e B. Pagand. *Figures de l'urbain*. Tours, Maison des Sciences de la Ville.

LÉVY, J. 1994. *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*. Paris, Presses de Sciences Po.

_____ 1997. Définir l'espace par le temps. In: A. Obadia (org.) *Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités, nouveaux services*. Actes du Colloque de Cerisy, set. 1996. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

_____ 1998. Espace et temps: une fausse symétrie. *Espaces Temps, Histoire/ Géographie* 2. Les promesses du désordre. N. 68-69-70.

PIRON, O. 1997. La ville émergente. *Urbanisme* n. 296, set-out.

SCHWARTZ, O. 1990. *La monde privé des ouvriers*. Paris, PUF.