

Mobilidade urbana e subjetividade: percursos inconclusos de criação no espaço público.

Diego Pereira Flores

PPGP/ Universidade Federal Fluminense.

pereiraflores@hotmail.com

Estamos no metrô carioca, são cinco e cinquenta de uma tarde de sexta-feira. Na estação Cinelândia, no centro da cidade, uma das mais movimentadas da linha um, a multidão de prontidão aguarda o próximo carro do metrô. A todo instante as escadas rolantes continuam a derramar mais usuários, que descem e vão se espalhando nos poucos metros que a plataforma tem entre um trilho e outro. Alguns posicionam-se próximos à faixa de segurança amarela marcada no chão, que margeia a plataforma em toda sua extensão, olhando para o túnel. Aglomeram-se preferencialmente à frente dos trechos contíguos na faixa sobredemarcados pela frase – cuidado com o vão entre o trem e a plataforma. É mais ou menos ali que as portas automáticas vão encostar quando o trem parar, e cada corpo se prepara para uma pequena batalha ao fim de mais um dia de trabalho. Homens de farda preta, munidos de cassetetes e rádios fazem a segurança da estação, transitando e observando. Eles não são muitos, mas as câmeras os ajudam, são seus olhos eletrônicos e supostamente vigiam bem. Para muitos usuários, trazem uma sensação de conforto que lá fora, na superfície da cidade, já não conseguem sentir. Tudo precisa ser bem ordenado no subterrâneo da Cinelândia...

Essa pesquisa é antes de mais nada uma aposta que fazemos coletivamente, ao nos lançarmos nessa viagem pela cidade, território não muito comum à psicologia, especialmente nesse modo arriscado em que se pretende contagiá-la com outros saberes. Essa aposta é a de que a transdisciplinaridade possa reinventar caminhos para a pesquisa em psicologia, na medida em que se equivoque uma suposta especialidade, mais empobrecedora do que necessária. De acordo com este preceito especializante, o psicólogo teria que se manter fiel à idéia de indivíduo, que definiria os limites de seu saber e de sua competência. Uma “interioridade” que responde ou se inter-relaciona com um meio externo - seja ele familiar, social, político ou histórico, mas sempre numa lógica dicotomizante. A orientação transdisciplinar aqui busca interlocução com outros saberes, como história, filosofia, urbanismo e literatura, na construção de um objeto não totalmente determinado a priori, mas que no percurso da pesquisa pode ganhar contornos inesperados. Isso não torna a pesquisa menos rigorosa, e tampouco se confunde com justaposição comparativa de saberes. É sem dúvida uma opção ética pautada numa definição clara - é da materialidade das práticas que devemos partir, e não das idéias pré-definidas nos sistemas de pensamento que se acumulam em ordenações disciplinares bem limitadas. Afirmar a transdisciplinaridade é uma estratégia importante principalmente no âmbito da academia, que produz e tende a fortalecer as fronteiras entre os saberes disciplinarizados.

Portanto, cidade e subjetividade são os disparadores das questões de nossa pesquisa, por opção político-metodológica e desejo do pesquisador. Pontos de partida para caminhos a serem abertos, pelos quais a experiência urbana possa ser tematizada, discutindo alguns modos de existência produzidos na contemporaneidade. A cidade tem histórias para contar sobre os homens que a habitam e se movem nela, subjetividades construídas nas montagens que se produzem em espaços tão comuns e singulares como uma rua, ou uma estação de metrô. Queremos narrar algumas das pequenas invenções, que acontecem sem alarde, em detalhes que experimentamos, nos encontros cotidianos na cidade. Histórias, no sentido fragmentário que Michel Foucault e Walter Benjamin nos ensinam; ainda que supostamente pequenas, incertas, infames, buscadas em

minúcias aparentemente insignificantes, podem nos servir como disparadoras de uma outra atenção para o tempo que vivemos, para as políticas da subjetividade que o contemporâneo nos apresenta em envolvimento que, de outro modo, menos cuidadoso, podem passar despercebidos. Com eles o passado não se confunde com o obsoleto, pois está ainda vivo, nas lutas que se travaram e reverberam ainda em nossa vida, apesar de soterradas nos registros épicos e monumentais.

Assim, dentre as histórias que se pode narrar com a cidade, buscamos aquelas que se entrelaçam na constituição da experiência urbana como acontecimento da modernidade, em relação estreita com as políticas da mobilidade. A cidade da pluralidade e da circulação “livre”, mas que se quer ordenada, regulada por uma racionalidade governamental, que nos apresenta paradoxos entre o múltiplo e o individuado, multidões e solidões, carne e máquina acoplados em conexões sutis, mas poderosas; pausas velozes que não se excluem nos seus espaços. Não é esta cidade que se inaugura na modernidade, que se transforma e se complexifica a cada dia, que é ao mesmo tempo uma experiência coletiva, heterogênea e algo de local e persistente; não é esta cidade que é pura exterioridade, tão fértil na discussão das políticas de subjetividade, no modo como a entendemos¹? Sabemos que a experiência urbana tem sua história, um passado que investigamos, cientes de que jamais encontraremos uma totalidade conclusiva, mas buscando fragmentos históricos que levam-nos a percorrer caminhos nos quais a história do presente, dessa vida contemporânea tão múltipla, possa reinventar-se em percepções novas de nós mesmos e de nosso tempo. Percepções não apenas novas, mas que abalem algumas perigosas certezas e abram espaço para um pensamento libertário, no sentido de uma crítica dos limites que a atualidade nos oferece. Nesse sentido, é preciso partir de alguns cortes históricos que componham uma análise do contemporâneo, deixando claro que não buscamos uma “história da cidade”, vinculando uma idéia de cidade genérica e supra-histórica a uma experiência que se transformaria no decorrer dos séculos. A cidade de que falamos é aquela que saberes científicos vem moldar, ansiando controlar seus fluxos e submetê-la a uma racionalidade governamental. Falamos, então, de uma cidade urbanizada, que guarda algumas características passíveis de generalização, não por serem sua essência, mas por falarem de modos de gestão que nos últimos séculos incidem sobre ela como objeto de estudo e portanto, de poder.

“ (...) a história da cidade não é a história do urbano. Epistemologicamente, o urbano deve ser visto como ruptura, momento novo onde os discursos sobre a “cidade” serão a tentativa de formar um novo objeto. [...] Por isso mesmo não se pode dizer que ele seja “natural” da cidade, isto é, tenha surgido com a cidade: onde existe a cidade não existe necessariamente o urbano; mas onde existe o urbano existe a cidade. (PECHMAN, 1993:126)

Mas buscar na cidade o que dela podemos tomar como experiência é reconhecer que nem tudo nessa cidade é passível de controle, que nem todos os movimentos numa cidade são óbvios e administráveis. Pensamos isso que chamamos experiência urbana como necessariamente coletiva,

¹ Entendemos a subjetividade não como propriedade intimista de um sujeito, mas como produção, invenção, desprovida de qualquer natureza intrínseca. Não há um eu imutável, verdadeiro e essencial ao humano, pois este vive em constante subjetivação - um processo contínuo e inacabado de montagem de modos de existência, a partir de forças heterogêneas. “A subjetividade é, assim, o nome que se pode dar aos efeitos da composição e da recomposição de forças, práticas e relações que tentam transformar – ou operam para transformar – o ser humano em variadas formas de sujeito, em seres capazes de tomar a si próprios como os sujeitos de suas próprias práticas e das práticas de outros sobre eles.” (ROSE, 2001:141)

mas cheia de inumeráveis singularidades e acidentes não naturais, não puro acaso, mas obra aberta de forças às quais podemos nomear sempre precária e provisoriamente. Nesse sentido, é efeito de uma certa cidade que emerge com a modernidade. Se entendermos esta não como simplesmente um período histórico, mas principalmente como uma mudança na experiência, poderemos fazer uma aproximação entre ambas.

“Essa nova configuração da experiência foi formada por um grande número de fatores, que dependeram claramente da mudança na produção demarcada pela Revolução Industrial. Foi também, contudo, igualmente caracterizada pela transformação na vida diária criada pelo crescimento do capitalismo e pelos avanços técnicos: o crescimento do tráfego urbano, a distribuição das mercadorias distribuídas em massa e sucessivas novas tecnologias de meios de transporte e comunicação.” (GUNNING, 2004:33)

O desenraizamento que se inaugura na modernidade e que na cidade urbanizada tem sua força concreta e efetiva é a marca de uma estranha condição que o homem alcança. Liberto das “trevas” de um mundo mediado pela obediência a Deus, vê-se num limiar indeterminado, na qual a racionalidade e a técnica não garantem a estabilidade perdida, mas lançam-no em meio a experiências para as quais não existem parâmetros. Como esse homem lidará com tantas incertezas, se sua autonomia se apequena frente a forças incrivelmente novas e avassaladoras? Poderá um dia ser realmente livre nesse mundo instável que criou?

Máquinas, multidões, cidades: o persistente trinômio do progresso, do fascínio e do medo. O estranhamento do ser humano em meio ao mundo em que vive, a sensação de ter sua vida organizada em obediência a um imperativo exterior e transcendente a ele mesmo, embora por ele produzido. (BRESCIANI, 1985:37)

Na contemporaneidade vivemos um outro momento, outras experiências do urbano constituem problemas novos, mas que de certo modo podem ser melhor encarados ao nos remetermos à história dessa modernidade enquanto experiência de instabilidade e desenraizamento. Não porque haja alguma continuidade, mas porque algumas batalhas que a modernidade inaugurou ainda confrontam o homem em experiências desafiadoras que se atualizam. Afinal, vivemos hoje uma fragmentação ainda mais intensa do tempo e cada vez mais uma multiplicação de espaços que se interpenetram, pautando o movimento como essência e promessa de superação e evolução quase que infinitas. A relação entre homens e máquinas ainda é permeada de medos puristas e fetiches, assombros e revoltas; hoje vivemos ambíguas promessas de paraísos cibernéticos imersos em controles sofisticados; sentidos e informações que navegam por espaços virtuais em tempos instantâneos ao lado de corpos miseráveis presos a dores antigas e invisibilizadas em sua imobilidade.

De todo modo, nas grandes cidades contemporâneas, mover-se faz parte de uma experiência cotidiana e estabelece diferenças, marca fronteiras, separa, aproxima, identifica, mistura, determina caminhos, exclui outros. É evidente a importância de se discutir a mobilidade urbana, que é ação de corpos na cidade, é errância e controle, sedentarismo e nomadismo, habitar, fugir, transitar, circular, possibilidades e impossibilidades espaço-temporais. Escapando, porém, a uma conceituação qualificativa, especialmente a que vemos exaltando as ofertas de locomoção que uma cidade apresenta, como a que visibiliza o metrô como puro benefício à uma cidade dominada pelos carros, e que diminui ao ser rapidamente atravessada por um transporte rápido, de um extremo ao outro da cidade, “aproximando” zonas elitizadas de subúrbios mais

desvalorizados. Sennet (2008) mostra que a mistura de classes efetuada pelo metrô londrino, ainda no fim do século XIX, não poderia ser tida como algo tão revolucionário enquanto uma mobilidade supostamente aproximadora de classes sociais diferentes. Assim como ele trazia os corpos operários para o trabalho e para os centros comerciais, também os levava de volta, para fora do coração da cidade mantendo fronteiras temporais bem definidas.

O conceito de mobilidade é portanto extremamente polissêmico, sendo utilizado na atualidade em diversos sentidos. A própria noção de espaço torna-se complexa na contemporaneidade, principalmente com as transformações estabelecidas pelas tecnologias informacionais. A circulação instantânea de informações e imagens tornou-se crucial nas metrópoles, estabelecendo uma densa rede comunicacional que integra de modo inédito não só uma cidade, mas teoricamente todo o planeta. As distâncias diminuem, no sentido em que as possibilidades de intervenção já não estarão necessariamente limitadas ao espaço físico imediato. Sobre o espaço *“territorial-urbanístico-arquitêtonico de uma cidade impôs-se um terceiro espaço cibernético do mundo humano com o advento da rede mundial de informática.”* (BAUMAN, 1998:24). Sem dúvida, não podemos conceber atualmente a cidade sem essa circulação de informações em redes, entendendo também que ao contrário do que alguns utópicos futuristas propõem, essas redes não são e não serão universais. Longe de promoverem uma homogeneização das condições de mobilidade, no esteio da idéia de globalização como integração planetária, elas criam novos espaços de segregação e novas limitações àqueles que não estão inseridos nelas. Bauman (op.cit) fala em uma polarização na qual o poder se torna cada vez mais “incorpóreo” e “extraterritorial”, criando uma “elite da mobilidade”, emancipada de limites locais, a não ser àqueles que ela mesmo se impõe nos espaços privados, que garantem a segurança de um isolamento seletivo. Aqueles que não tem acesso nem a tais espaços físicos “proibidos”, tampouco ao ciberespaço, ficariam limitados ao local, presos e ainda tanto mais imobilizados porque submetidos à lógica hegemônica daquela elite. Mas entre os extremos de uma poderosa elite da mobilidade e uma massa de excluídos, supostamente vitimizados e reféns de uma racionalidade pautada na velocidade e na virtualidade cibernética, existem diferenças que não cabe esmiuçar em categorias.

Assim, partiremos não de uma noção globalizante de mobilidade, articulando diferentes modalidades de espaço que se sobrepõem na cidade, ainda que não seja possível abstraí-las, obviamente. Nosso foco está em discutir a mobilidade enquanto prática de corpos no espaço físico da cidade, prática cotidiana de ocupação e uso dos espaços públicos. Essa mobilidade entre diversos espaços concretos da urbe pode ser feita desde o modo mais simples – caminhar; até os mais sofisticados – usando os meios de transporte. Esses modos são matéria de elaboração e planejamento do Urbanismo, saber que vem interferir na cidade de modo a organizá-la e estabelecer um controle sobre seus fluxos. Os espaços de uma cidade, no entanto, por mais que sejam planejados, não são praticados pelo cidadão apenas naquilo que o projeto previu como uso. Se o urbanismo vai definir caminhos específicos de circulação na urbe, é certo que outros caminhos mais podem ser experimentados, muitas vezes errantes e nem um pouco “perfeitos” como o *circular* - caminho fechado na certeza do retorno ao mesmo ponto e de um controle sobre o espaço e os fluxos que o percorrem. Portanto, estamos pensando a mobilidade como algo que também constitui a experiência urbana, já que mover-se pela cidade é o principal modo de experimentá-la.

Os urbanistas teriam esquecido, diante de tantas preocupações funcionais e formais, deste enorme potencial poético do urbano e, principalmente, da relação inevitável entre o corpo físico e o corpo

da cidade que se dá através da errância, através da própria experiência – do se perder, da lentidão, da corporeidade – do espaço urbano, algo simples, porém imprescindível, para possibilitar uma outra forma de percepção ou apreensão da cidade. No urbanismo contemporâneo, a distância, ou descolamento, entre sujeito e objeto, entre prática profissional e vivência-experiência da cidade, se mostra desastrosa ao esquecer o que o espaço urbano possui de mais poético, que seria precisamente seu caráter humano, sensorial e corpóreo. (JACQUES, 2006:134).

O modo como o urbanismo concebe os movimentos do corpo do cidadão no “corpo” da cidade e a partir daí como vem projetá-la e intervir nela é importante para entendermos como uma certa utopia de cidade moderna emerge e ainda é vigente. Assim, é fato que a mobilidade aparece como uma das linhas principais de intervenção urbana enquanto ação do urbanismo, em obras que modificam o espaço urbano a partir de projetos arquitetônicos que pretendem criar uma determinada ordem funcional e estética na urbe. Instrumentalidade de um saber moderno, que emerge na Europa, no decorrer dos séculos XVIII e XIX como ciência, e interfere no espaço público urbano tomado como problemático a partir de alguns acontecimentos. Momento em que o capitalismo industrial e a proliferação das fábricas produzem aglomeração populacional nas cidades, surgimento das classes trabalhadoras operárias, e com elas novas lutas e estratégias. Também aparecem em cena “as massas”, fenômeno assustador, que marca a vida social das primeiras metrópoles européias e se configura nas imagens da multidão enquanto perigo, lugar da despersonalização e da revolta. Se o “trabalhador livre” no capitalismo industrial é necessário, o risco da rebelião há que ser evitado. Assim, o espaço da cidade, que é historicamente o lugar da política, torna-se problemático porque perigoso à ordem liberal burguesa. Gerir vidas e corpos na cidade é o problema que está posto, então, num modo que possa efetivar um certo controle sobre a população, a fim de que sejam produtivas ao capitalismo. A arquitetura da cidade é, nesse sentido, objeto de estudo científico e vem modular fluxos produtivos na cidade, estabelecendo percursos na mobilidade e a otimização de forças, no sentido da produção industrial, e de enfraquecimento das forças políticas insurgentes. As intervenções urbanas, se entendidas enquanto práticas de governamentalidade, (FOUCAULT, 2008:291), vem estabelecer homogeneidades e segmentações no espaço da cidade, gerindo através de técnicas urbanísticas, policiais e regulatórias, a vida da população. Tendo como pressuposto o seu “bem-estar”, políticas privatizantes de regulamentação, vigilância e circulação, tendem a produzir um esvaziamento político nesses espaços.

Entendemos que é imprescindível a criação de espaços políticos públicos e heterogêneos na cidade, acreditamos, por outro lado, que esses lugares existem, apesar de toda as produções que a racionalidade governamental arregimenta em dispositivos de ordenação e organização das práticas cotidianas e anônimas na urbe, muitas vezes diagnosticadas como parte do “caos urbano” e lançadas rapidamente na lista das ilegalidades. Numa cidade como o Rio de Janeiro, (não obstante renitentes políticas de “ordem urbana” que promovem através de “choques” um controle violento de práticas tidas como ilegais ou desordeiras) não é ainda possível uma experimentação de seus espaços numa mobilidade que não estritamente demarcada e esquadrihada pelos caminhos projetados, e de temporalidades outras, que não aquelas impostas pelo ritmo veloz dos carros e da circulação financeira? Não falamos aqui de uma negação dos limites impostos pelas regulações e disciplinas que insidem sobre o cidadão, já que não o vemos também como vítima de um sistema muito maior que ele. Queremos apenas afirmar e confirmar a existência de outros caminhos dentro dessa cidade, guiados pela orientação errante dos “praticantes ordinários da cidade”.(CERTEAU,2007) que atuam e criam uma cidade que eles mesmos percorrem. Eles não precisam ser anunciados como uma forma de resistência, o que os

amarraria como modelos. Não tem estratégias já que fazem de um lugar transitório um espaço próprio, ainda que não privado, experimentando-o taticamente em uma intensidade que lhe basta. A cidade que ele pratica não é a mesma que o urbanista projeta do alto, não é aquela dos mapas, mas uma que experimenta passo-a-passo, na caminhada.

Os jogos dos passos moldam espaços. Tecem os lugares. Sob esse ponto de vista a motricidade dos pedestres formam um desses “sistemas reais cuja existência faz efetivamente a cidade”, mas ‘não tem nenhum receptáculo físico’. Elas não se localizam, mas são elas que espacializam. (CERTEAU, 2007:176)

Assim, ainda que a cidade seja objeto de um saber e de ações que constantemente o mantém demarcado e sobrecodificado, outras temporalidades estão cotidianamente sendo criadas, formas não hegemônicas de convívio cotidiano e, principalmente, de relação de co-produção entre subjetividade e cidade. Nessa relação está em jogo a criação de modos singulares de experimentação perceptiva e corporal da cidade. Ou seja, vemos a mobilidade como objeto privilegiado de discussão de como o cidadão cria seu próprio corpo-subjetividade, nessa relação intensa nos/com os espaços urbanos, ao mesmo tempo inventando espaços políticos de encontro e se reinventando para além da subjetividade individualizada. Desse modo, nossa linha de pensamento não se dicotomiza, pautando uma cidade ideal “livre” das regulamentações, como se houvesse uma natureza na cidade ou mesmo na política, natureza esta que estaria sendo “dominada” ou transviada politicamente pelo poder e que caberia restituir em sua essência. Se há outras possibilidades de uso e experiência na cidade, eles se dão nisso que o cidadão encontra cotidianamente, inclusive nos dispositivos de controle e segmentação que são, eles mesmos, a cidade em sua materialidade.

A viagem por narrativas metropolitanas é então uma aventura por histórias da cidade percorridas nos vagões do trem metropolitano do Rio de Janeiro. Um dispositivo de mobilidade que completou trinta anos e já se faz fundamental na mobilidade da população carioca, convoca o usuário a uma certa disposição corporal, institui um tempo e um ritmo no uso de seus espaços. Que experiências urbanas acontecem nos seus vagões e estações, que narrem algo além da descrição de um espaço de passagem, de trânsito e velocidade, neutro, asséptico, “moderno”? Apostamos que há nos seus espaços usos inesperados, mesmo em meio às faixas e câmeras que esquadrinham seus territórios, e invenções cotidianas acontecendo em relações que se estabelecem mesmo na fugacidade dos encontros passageiros. Mais que um dispositivo, o metrô, não só o carioca, é um símbolo da modernidade e da metrópole, da velocidade que rege sua temporalidade acelerada. De algum modo contribuí para o esvaziamento dos encontros na cidade ao instituir o subterrâneo como via mais rápida para a população circular na cidade, evitando os conflitos do asfalto. Não obstante, ali uma outra cidade acontece, produzindo subjetividade e mobilidade e nos contando histórias da vida urbana contemporânea.

As portas se abrem com sua sirene aguda e gemida, e a pequena batalha é contra o tempo e os corpos dos outros. É preciso entrar no vagão cheio em alguns segundos, e o olhar dos que estão lá dentro é de um incômodo desafio, mas também de resignação.

A sirene é breve. Ela cessa e as portas se fecham, mordiscam um último passageiro que desceu correndo as escadas rolantes, para não perder a viagem, ou ganhar minutos.. A máquina prateada tem fome, ela faz a mágica da mobilidade urbana, engolindo a massa as cinco e cinquenta e dois da tarde abafada de dezembro, fabricando mobilidade – encaixotar, encaixar e carregar... Ainda não saímos da fábrica?

REFERÊNCIAS

- BAUMAN, Z. - Globalização. As conseqüências humanas. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar-1999.
- BRESCIANI, M.S. - Metrôpoles: As faces do Monstro Urbano (as cidades no século XIX) In: *Revista Brasileira de História*,v.5,num.8-9, São Paulo – Anpuh, 1985.
- CERTEAU, M. - A invenção do cotidiano. V.1 - artes de fazer. Petrópolis - Vozes, 2007.
- FOUCAULT, M. - Microfísica do Poder. São Paulo - Ed.Graal, 2008.
- GUNNING, T. - O retrato do corpo humano: a fotografia, os detetives e os primórdios do cinema. In: CHARNEY,L. e SCHWARTZ,R. *O cinema e a invenção da vida moderna*. São Paulo - Cosac & Naify, 2004.
- JACQUES, P. - Elogio aos errantes: a arte de se perder na cidade. In: JACQUES, P. & JEUDY,H. *Corpos e cenários urbanos*. Salvador, EDUFBA,2006.
- PECHMAN, R. A invenção do Urbano: a construção da ordem na cidade. In: BRESCIANI, M. (Org.). *Imagens da cidade. Séculos XIX e XX*. São Paulo- Marco Zero, 1993.
- ROSE, N. Nunca fomos humanos – nos rastros do sujeito. Belo Horizonte, Autêntica – 2001.
- SENNETT, R. Carne e Pedra – O corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro, Best Bolso – 2008.