

## PAISAGENS MÓVEIS E EXPERIÊNCIA URBANA: FORMA DA CIDADE E MOBILIDADE NO ESPAÇO METROPOLITANO

Gabrielle Mesquita Alves Rosas

[gab.violeta@gmail.com](mailto:gab.violeta@gmail.com)

Núcleo de Estudos Populacionais - Unicamp

**Palavras-chave:** geografia humanista e cultural, experiência da mobilidade, via Anhanguera (trecho Campinas-Sumaré).

Pensar as grandes metrópoles atuais, com sociedades que ganham forma de rede caracterizada pela flexibilidade, interconexões, transformações dos fundamentos materiais da experiência humana com alteração da percepção de tempo e espaço e constituição de espaços de fluxos e de "*timeless time*" (CASTELLS, 2004), envolve uma reflexão sobre mobilidade. A mobilidade se tornou fator central destes novos modos de vida de características mais fluidas e necessidades mais imediatas daqueles que vivenciamos até a fase sólida da modernidade (BAUMAN, 2007).

Este novo mundo é construído por novas formas em cidades contemporâneas que são vividas com uma intensidade de fluxos e diversidade de formas de mobilidade

que influenciam diretamente o modo de vida e a experiência urbana (MARANDOLA JR., 2008).

No cotidiano urbano, para tentar dar conta de todos os compromissos e atividades básicas como trabalho, estudo, compras, lazer, amigos, família e etc., utilizamos a mobilidade para integrar nossa fragmentada rotina no espaço metropolitano, adequando-nos e criando novos ritmos.

Tendo em vista estas necessidades de mobilidade, e que as cidades hoje são espaços com velocidades múltiplas, onde são produzidos diversos territórios a depender da forma de interação, temos como resultado a superposição de várias imagens em uma/de uma mesma cidade.

Assim, as nossas experiências na/da cidade estão imersas em paisagens da mobilidade. E que seriam estas paisagens móveis?

Várias são as paisagens que se formam a depender do modo de locomoção ou de mediação midiática utilizada para lançar olhar sobre os lugares da cidade já que a mobilidade pode ser articulada (por exemplo, como uma sequência de caminhada + ônibus + metrô) ou fundida através da alta velocidade do automóvel (LÉVY, 2000).

Segundo Robertson (2007), para pensarmos as paisagens da mobilidade, mais que leitura das mesmas, é

preciso levar em conta essas experiências móveis, pensando a justaposição de imagens produzidas na rápida e transitória montagem destas em velocidade.

Uma forma de estudar a mobilidade no contexto metropolitano, então, é pensando a experiência urbana nessas/dessas paisagens, constituídas em meio às variadas velocidades do cotidiano urbano. A experiência que se desenvolve em determinado lugar, a dimensão do vivido, faz parte da paisagem, já que a paisagem não trata apenas de aspectos visuais, mas também daquilo que é sentido, dando uma dimensão propriamente humana onde o sujeito que participa da paisagem também aparece (RAFFESTIN, 1986). Além disso, para fazer geografia não devemos prestar atenção apenas àquilo que é medido, contável ou visível, pois assim “produrremo una geografia totalmente irreal se presentissimo solo ciò che è razionale, coerente e ben fondato. Un paesaggio è un’immagine frutto sia della nostra razionalità che della nostra irrazionalità [...]” (RAFFESTIN, 1986, p.138).

Sendo assim, discutiremos a experiência das paisagens móveis partindo dos estudos e trabalhos de campo que realizamos durante três anos na região da rodovia Anhanguera, no trecho entre Campinas e Sumaré, Região

Metropolitana de Campinas (RMC)<sup>1</sup>.

A pesquisa anterior era focada no trecho Campinas-Sumaré da rodovia por ser um grande espaço de fluxos da RMC que possui grande riqueza e variedade de ocupação que gera contrastes, já que além de ligação regional, a rodovia serve também como ligação intra-metropolitana e intra-urbana. A rodovia, enquanto forma da cidade, fragmenta o espaço, separando fluxos de lugares próximos, canalizando fluxos de origem externa que nem sempre têm como destino a RMC. A diferença de escala desses movimentos realizados neste trecho dá a característica da vivência urbana neste espaço de fluxos e altera a capacidade de resposta a perigos daqueles que cotidianamente o vivem.

Para trabalhar a rodovia enquanto fenômeno vivido, tentamos pensá-la enquanto lugar<sup>2</sup>. E o principal

---

<sup>1</sup>ROSAS, Gabrielle M. A. **Vulnerabilidade do lugar e perigos ambientais na Região Metropolitana de Campinas: um estudo da Via Anhanguera**. Campinas: Nepo/Unicamp, 2008. 19p. Relatório Final de Iniciação Científica PIBIC/CNPq.

ROSAS, Gabrielle M. A. **Fragmentação do espaço urbano, lugar e vulnerabilidade na Rodovia Anhanguera, Região Metropolitana de Campinas**. Campinas: Nepo/Unicamp, 2009. 17p. Relatório Final de Iniciação Científica PIBIC/CNPq.

ROSAS, Gabrielle M. A. Espaços de vida, mobilidade e vulnerabilidade na rodovia Anhanguera - Região Metropolitana de Campinas In: XVIII Congresso Interno de Iniciação Científica da Unicamp. **Anais...** Campinas, 2010.

impasse foi ligar o conceito de lugar que é tão ligado à estabilidade, ao de movimento, já que a Anhanguera apesar de seus múltiplos movimentos e dinamismo era também um lugar para aqueles que a vivem cotidianamente. A conclusão que chegamos é que o uso rotineiro dos caminhos pode fazer da rodovia um lugar, já que a frequência nos liga a tal espaço (que aos poucos, dependendo da frequência mesmo, ganha muitos significados). E sendo a Anhanguera o lugar dos movimentos, ela é elemento presente em diversas das paisagens móveis da RMC.

Pensando no caráter disperso que a urbanização adquiriu contemporaneamente com a globalização da produção do espaço e das formas de consumi-lo, vemos que a estrutura da sociedade também muda e com ela são criadas novas formas urbanas, modelos de consumo do espaço que vêm de longe, exógenas às dinâmicas locais que criam também novas formas de mobilidade espacial. E já que a globalização não é só econômica, é causa e também efeito dessa mudança social, desta forma, pensar o consumo do espaço é também analisar a produção social do espaço (OJIMA, 2006). Unir estas ideias com o que ocorre na RMC é tentar entender como se dá

a interação destas tendências externas na sua inserção local, criando novas dinâmicas do lugar que ficam expressas nas formas e imagens da paisagem, podendo ser estudadas via experiência da RMC, neste caso partindo das experiências observadas na rodovia Anhanguera.

Os trabalhos de campo seguiram metodologia adota por Marandola Jr. em sua tese (2008), que envolve, inicialmente, um livre caminhar e conversas como forma de entrevistas não direcionadas para a compreensão da dinâmica do lugar. Uma das estratégias adotadas para entender as diferentes experiências das pessoas que circulam no entorno da via foi segui-las em seus caminhos diários, de modo que a conversa não interrompesse o ritmo das atividades, facilitando uma conversa mais franca, com mais densidade, que permitisse a descoberta de fenômenos não aparente em outras escalas. Seguimos caminhos dos que andam a pé, dos que somente passam de ônibus e fizemos algumas das principais rotas de carro, formas de mostrar os sujeitos que vivem estas paisagens móveis. Percursos importantes para a descoberta de rotas não aparentes para quem observa a via de outras maneiras, ou através de dados, por exemplo.

Além disso, este tema de paisagens móveis pode ser pensado também através da presença tão forte dos carros

---

<sup>2</sup> Lugar, pensado dentro da perspectiva da Geografia Humanista Cultural, com sentido que vai além do de localização, compreendido como produto da experiência humana, partindo da perspectiva daqueles que o significam (TUAN, 1983).

em nossa sociedade. Na sociedade dos carros, procuramos ligações que possam ligar as paisagens da Anhanguera com essa tendência de consumo de paisagens. Já que existem influências externas, ligadas às várias imagens que o carro produz, abordar a forma como essa influência externa interage localmente ajuda a detalhar a cidade o que pode contribuir para melhor entendê-la e para melhor planejá-la.

O carro é tão presente em nossa sociedade que podemos pensar em *autoscapas* – que seriam essas paisagens que marcam a mudança social que verificamos atualmente (FEATHERSTONE; THRIFT; URRY, 2005). O carro altera nossa relação com o ambiente. Assim estradas, habitações, distâncias dos lugares rotineiramente vividos e o *layout* da cidade impactam de maneira significativa a organização espacial. Para quem vive no distrito de Barão Geraldo, por exemplo, bem sabe que as vias parecem ser destinadas somente aos carros, há muitos trechos sem calçada, com restrições ao andar que impedem o pedestre de avançar em pontos onde o trânsito deve fluir, mas, para o pedestre resta apenas equilibrar-se nos cantinhos para não andar na rua.

Enfim, trabalhar as paisagens móveis através desta perspectiva que varia da busca do prazer individual e do consumo de determinadas paisagens como algo que satisfaz

por motivos pessoais até pensar a sociedade do carro, que tem o carro como mercadoria altamente sedutora imposta pela indústria automobilística e que o torna tão presente nas nossas vidas hoje, pode nos fazer ver a mobilidade através de questões não tão claras, assim como certas rotinas temporoespaciais não o eram na Anhanguera.

Então, nosso objetivo de analisar paisagens contemporâneas na presença da mobilidade e seus rebatimentos na experiência urbana é baseado no pensamento de que esta reflexão influencia questões importantes sobre as cidades contemporâneas, tais como o planejamento urbano. A alta mobilidade, pensada através da experiência da paisagem, é uma das possibilidades de olhar e refletir o modo de vida contemporânea, e se um fenômeno pode ser percebido por várias perspectivas, uma atitude científica deve levar em consideração mais de uma ou várias delas.

### Referências bibliográficas

BAUMAN, Zygmunt. **Tempos líquidos** (trad. Carlos A. Medeiros). Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

CASTELLS, Manuel. **The power of identity**, The Information age: Economy, Society and Culture. v. 2. 2. ed. United Kingdom: Blackwell Publishing, 2004.

FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel J.; URRY, John. **Automobilities**. London: Sage Publications, 2005.

LÉVY, Jacques. **Os novos espaços da mobilidade**. Paris: Presses Universitaires de France, 2000.

MARANDOLA JR., Eduardo José. **Habitar em risco**: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana. 2008. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

OJIMA, Ricardo. A produção e o consumo do espaço nas aglomerações urbanas brasileiras: desafios para uma urbanização sustentável. XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais. **Anais...ABEP**, Caxambú, 2006.

RAFFESTIN, Claude. Perché “noi” non abbiamo letto Eric Dardel? In: DARDEL, Eric. **L’uomo e la Terra**: natura della realtà geografica. Milão: Edizioni Unicopli, 1986.

ROBERTSON, Susan. Visions of urban mobility: the westway, London, England. **Cultural Geographies**, London, n. 14, 2007.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983.

## DECIFRANDO O RECENTE PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO DE BELO HORIZONTE

Ramon Coelho da Cruz

ramonbhgeo@yahoo.com.br

Universidade Federal do Rio de Janeiro

**Palavras-chave:** descentralização, reestruturação, centralidade, refuncionalização.

Várias metrópoles brasileiras têm passado nos últimos anos por processos de reestruturação com tendências de descentralização e viabilização de novos arranjos espaciais, como recentemente vem acontecendo na metrópole mineira, Belo Horizonte. O processo de descentralização configura-se como projeto espacial na medida em que viabiliza uma expansão urbana criando novas expressões de centralidade.

O objetivo deste trabalho, como parte do projeto de mestrado<sup>1</sup> em desenvolvimento, é decifrar a atual descentralização da cidade de Belo Horizonte considerando a refuncionalização da principal área central, denominada Eixo

---

<sup>1</sup> Projeto de mestrado em desenvolvimento pelo Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – PPGG-UFRJ, intitulado: “O oculto e o revelado da descentralização urbana no início do século XXI em Belo Horizonte”. Orientador: Prof. Dr. William Ribeiro.