



## VELOCIDADE & INTENSIFICAÇÕES: PERCEPÇÕES DE UM URBANO INSTANTÂNEO

Marcelo Reis Savergnini Maia\*

### RESUMO

Este trabalho apresenta uma noção de velocidade percebida no urbano condicionado por *sistemas de transporte de alta velocidade*. *Sistemas de transporte de alta velocidade* aproximam e convergem tecnologias de informação e comunicação, e tecnologias dos sistemas de transporte (rodovias, aviação, ferrovias, etc.). Destaca-se a fusão dos sistemas que não se substituem ou alternam, muito pelo contrário, se complementam e intensificam processos do urbano que passam a ocorrer instantaneamente. Estes *sistemas de transporte de alta velocidade* trazem uma noção de localização que se contrapõe à idéia de que os sistemas de comunicação (internet) não têm um lugar físico e que seus processos não transformam as cidades contemporâneas. Deste modo, verificamos que este aumento da velocidade e intensificação do urbano tendem à instantaneidade, à realização imediata onde a duração do espaço de tempo, ou a resistência do espaço, é anulada. Para o urbanismo hoje, o instantâneo é a condicionante espacial.

**PALAVRAS-CHAVE:** Urbanismo. Tecnologia. Sociedade contemporânea. Sistemas de transporte de alta velocidade. Urbanismo instantâneo.

### ABSTRACT

This paper presents an idea of speed perceived in the urban environment conditioned by *high-speed transportation systems*. *High-speed transportation systems* approach and converge information and communication technologies with transportation systems (highways, airline routes, railways, etc.) intensifying urban processes that begin to occur instantly. These *high-speed transportation systems* show us that all information and communication technologies do have a specific location and its processes are transforming the contemporary city. Thus, we found that this increased speed and intensification of urban process tend to immediacy, or the instantaneous realization of events that weakens the resistance of the space. To urbanism today, the instant is a space condition.

**KEYWORDS:** Urbanism. Technologies. Contemporary Society. High-speed Transportation Systems. Instantaneous Urbanism.

## Velocidade

*“Se a velocidade é a luz, toda luz, então a aparência é o que se move, e as aparências são transparências momentâneas e enganosas, dimensões do espaço que não passam de aparições fugitivas, assim como as figuras, os objetos percebidos no instante do olhar, este olhar que é, a um só tempo, o lugar do olho.”*

(VIRILIO)

McLuhan (1971, p. 205) nos conta que o aumento da velocidade e da resistência dos cavalos na Idade Média, condicionado pelo desenvolvimento de uma nova tecnologia, o estribo, levou ao surgimento de carroças de quatro rodas capazes de suportar cargas pesadas. Este aumento de velocidade e resistência (capacidade), se desdobrou em feitos extraordinários para a vida urbana, pois os homens do campo começaram a viver nas cidades indo às lavouras diariamente.

McLuhan (1971, p. 206) nos relata ainda que com os ônibus e bondes de tração animal, os locais de moradia das cidades americanas se afastaram das lojas e das fábricas e posteriormente a proximidade das ferrovias fez desenvolver os subúrbios. Com isso as cidades puderam crescer e se expandir virtualmente a infinito. “A rapidez de expansão da cidade antiga era diretamente proporcional à rapidez com que o homem especializado podia separar suas próprias funções internas no espaço e na arquitetura” (MCLUHAN, 1971, p. 213). A expansão rumo ao infinito das cidades é possível pela velocidade. Hoje, percebemos no automóvel o quanto a dinâmica urbana das nossas cidades tornou-se, ao longo do século XX, independente das distâncias a serem percorridas a pé, passando a serem projetadas em distância-tempo. Esta percepção se intensifica hoje nos ambientes urbanos congestionados e nos engarrafamentos das grandes cidades quando a distância-tempo se desequilibra no cotidiano.

McLuhan ainda nos traz uma análise importante; esta transformação tecnológica, assim como qualquer outra, é sistêmica e urbana pois faz parte de um processo evolução natural da humanidade. A transformação não é artificial.

As transformações da tecnologia tem o caráter da evolução orgânica porque todas as tecnologias são extensões do nosso ser físico. (MCLUHAN, 1971, p. 208)

Toda a tecnologia cria novas tensões e necessidades nos seres humanos que a criaram. (MCLUHAN, 1971, p. 209)

A roda do oleiro, como todas as tecnologias, foi a aceleração de um processo já existente. (MCLUHAN, 1971, p. 210)

Toda extensão ou aceleração imediatamente introduz novas configurações na situação geral. (MCLUHAN, 1971, p. 210)

Uma estrada, uma rota de navio, por menos que pareçam atualmente, sempre foram canais por onde a comunicação era levada de um lugar a outro. Vejamos por exemplo a caravela, utilizada por portugueses e espanhóis na época dos descobrimentos. A caravela criava um sistema de informação entre Portugal, Espanha e o mundo novo que estava sendo explorado e descoberto. No Brasil colônia, a Estrada Real, ligando o porto de Parati e o Rio de Janeiro às cidades mineradoras, somava-se a este sistema de informação. Cartas, tratados, leis e notícias (relatos de exploradores) eram transportados neste sistema. Repare que estamos falando de um sistema de comunicação condicionado no transporte. Mais tarde veio a ferrovia, a velocidade aumentou e com ela as cidades que estão ao longo da via se aproximaram em termos práticos. Como exemplo hipotético: montado a cavalo, gastava-se 4 dias de distância entre duas cidades (A e B) passando por uma terceira cidade (C) precisamente no meio do trajeto. Uma ferrovia conectou as cidades A e B, sem passar pela C. A distância entre A e B passou de 4 dias a 1 dia. Em termos práticos, as duas cidades ficaram mais próximas. Entretanto a cidade C continuou a 2 dias de distância de A e B. A cidade C antes era a cidade mais próxima tanto de A quanto de B. Após a instalação da ferrovia, passou a ser a mais distante. Conexões de qualquer espécie podem alterar o tempo-distância entre extremos relativizando a percepção prática de distância. Lévy chama esta percepção de *sistema das proximidades práticas* (1996, p. 22). Segundo a teoria da relatividade, a velocidade dilata o tempo no momento em que contrai o espaço, resultando assim na negação da noção de dimensão física (VIRILIO, 1993, p. 42). Para Virilio, “medir, portanto, é deslocar-se” (VIRILIO, 1993, p. 43).

Bauman (2001, p. 16) traz uma noção de velocidade que se dá na relação entre tempo e espaço. Quando a distância a ser percorrida por uma determinada unidade de tempo passou a ser variável dependendo da tecnologia utilizada, os limites à velocidade começaram a ser transgredidos (BAUMAN, 2001, p. 16).

A tecnologia é condicionante do *sistema das proximidades práticas*, pois quando ela traz novas velocidades o sistema é redesenhado e na prática percebido diferentemente. Com a tecnologia telegráfica, a escrita ganhou uma telepresença e com o telefone foi a vez do som. Aqui surge um sistema que transporta a informação numa velocidade imperceptível e, em termos práticos, incompreensível, pois este transporte é feito numa velocidade que é impossível ao corpo humano. Deste modo, surge uma outra modulação do processo de virtualização até então nunca experimentada pelo ser humano, uma modulação em que o processo pode ocorrer separado do corpo. Ou seja, temos a virtualização do próprio corpo (LÉVY, 1996, p. 27). Segundo Lévy, “a invenção de novas velocidades é o primeiro grau da virtualização” (1996, p. 23). O telex, o telefone, a internet são sistemas de transporte de alta velocidade que conectam extremos e fazem o transporte sem a “presença” do corpo. Os sistemas de transporte montado, a navegação e o ferroviário transportavam informações por meio de cartas junto ao corpo do “mensageiro”. Junto com a informação (carta) seguia uma orientação, ordem ou instrução que se realizava

em atos no extremo oposto. Este processo de transporte de informação permitiu a constituição de impérios e colonizações. O processo de conexão por rotas montadas, rotas marítimas e ferroviárias em sua natureza não é diferente dos processos do telex, do telefone e da internet. O que mudou foi a velocidade do processo condicionado por tecnologias de transporte cada vez mais velozes.

Apesar do *sistema das proximidades práticas* condicionado pelas tecnologias de transporte cada vez mais velozes ampliarem as possibilidades de telepresença dos corpos, esta condição não resultou numa redução do deslocamento dos mesmos. Como vimos em Lévy, muito pelo contrário, o efeito das tecnologias de telepresença aumentou a mobilidade física. Segundo Lévy (1996, p. 23), o turismo é a primeira indústria do mundo em volume de negócios e as pessoas que mais telefonam são também as que mais encontram com outras pessoas em carne e osso. Esta constatação nos revela que as Tecnologias de Informação e Comunicação que revolucionam e transformam nosso cotidiano não anulam ou substituem a natureza da sociedade humana. Elas condicionam uma transformação que está diretamente relacionada a nossos modos de vida, rotina e cotidiano. Logo, o que vemos hoje são modulações diversas dos processos de virtualização. Os sistemas de conexão por jatos entre as principais cidades do país e do mundo, juntamente com sistemas de informação e comunicação de alta velocidade (internet), somam-se a outras modalidades de sistemas de transporte criando um ambiente que coloca o corpo em constante deslocamento e *deslocalização*.

Deslocar-se e deslocalizar-se insistem simultaneamente no nosso cotidiano. Buscamos recursos tecnológicos não apenas para deslocar grandes distâncias o mais rápido possível, tais como jatos modernos e trens de alta velocidade, mas também recursos tecnológicos que possam nos aproximar momentaneamente de um ou vários lugares de referência, sendo um destes certamente a nossa casa. É pegar um trem de alta velocidade para Paris e simultaneamente se reunir com colegas do escritório que estão em São Paulo por video conferência, telefonar para a casa e ter notícias da família, marcar um jantar com um amigo em Londres no final do dia, etc. Ao mesmo tempo em que deslocamos, buscamos a *deslocalização* voluntária e o lugar onde o corpo se encontra fisicamente, por um instante, não importa. A internet móvel distribui acesso ao sistema em pequenos aparelhos móveis (telefones celulares e tablets) que estão cada vez mais integrados ao corpo, como próteses. O fascínio do homem por qualquer extensão de si mesmos em qualquer material que não seja deles próprios, como descreve McLuhan (1971, p. 59), parece fazer cada vez mais sentido na sociedade contemporânea. Faz com que o tempo gasto nos instantes de *deslocalização* seja cada vez mais frequente e longo.

Paul Butler, em 2010, elaborou um mapa de conexões entre pessoas pelo Facebook. Neste mapa [Fig. 1], Butler desenha as conexões entre pessoas com uma linha num mapa global. Mesmo identificando suavemente o contorno dos continentes, o que o mapa realmente representa não são

rios, costas, limites entre países ou cidades, mas sim o relacionamento entre pessoas, na prática. Cada linha pode representar uma nova amizade que surgiu em uma viagem, um membro da família que mora distante, ou um antigo amigo que se mudou para um outro lugar. Este mapa não pode ser interpretado como um dado para análise de uma situação atual, pois apresenta uma única forma de conexão de pessoas. É importante considerar também que este meio de comunicação é desproporcional entre diversas regiões do globo. Entretanto, mesmo representando uma dentre as múltiplas formas de conexão entre pessoas, já nos revela a intensidade destas conexões e proximidades deslocadas e deslocalizadas. Se compararmos este mapa com o estudo feito pelo The Urban Age Project em 2005, vamos perceber que a mobilidade física acompanha a mobilidade do Facebook percebendo-se intensidades e centralidades bastante próximas.

É importante entender a deslocalização como um processo constante e não uma ausência de localização. A deslocalização é uma condição temporária, pois não é permanente. Assim como o deslocamento possui várias etapas ou tempos, a deslocalização temporária ocorre por um período indeterminado, tendendo ao mais curto possível. Sendo assim, a localização na deslocalização é uma presença temporária. Qualquer troca de informação nos sistemas de transporte de alta velocidade pode ser mapeado e georeferenciado. Existem endereços para cada ponto deste sistema de transporte. Assim como as estradas têm marcações de quilômetros, entradas, saídas e pedágios, as infovias possuem pontos de entradas e saída nos protocolos conhecidos como IP (Internet Protocol). O Protocolo de Internet pode ser associado a um endereço e cada dispositivo no sistema de infovias possui um IP único. A distribuição do acesso à via por torres de rádio no sistema de telefonia móvel também possui uma localização precisa na superfície terrestre. A primeira é a localização da própria torre e a segunda é a localização do dispositivo conectado e em movimento. Como a transmissão é distribuída e o acesso é negociado entre mais de uma fonte de transmissão, é possível saber uma localização exata de um aparelho móvel na superfície do globo por meio de triangulação das diferentes intensidades do sinal. A intensidade permite o cálculo da distância entre o dispositivo e a fonte, no caso, a torre. O mesmo ocorre com o GPS (Geo Positioning System), que trabalha a triangulação das distâncias entre satélite e transmissor/receptor na superfície. Mesmo em constante movimento, sem uma localização fixa, ele é localizável num determinado período de tempo.

A presença é temporária, pois estamos em constante movimento (deslocando) e em constante deslocalização temporária. Existe uma continuidade da ação apesar de uma duração descontínua (LÉVY, 1996, p. 21). Neste processo, todas as ações de um indivíduo tendem à velocidade da luz. Quanto mais veloz o sistema de transporte, maior a intensidade dos momentos em deslocalização.

No século XVIII, quando os sistemas de transporte eram lentos, o tempo era o limitador para a ação. O tempo particionava, enfileirava, estabelecia séries e sucessões para as ações dos indivíduos no espaço.



Como vimos em Foucault (1977, p. 142) o tempo é uma forma de controle e organização do espaço. Quanto mais lento, maior a possibilidade de controle e organização do espaço (e acúmulo). Por outro lado, como vemos hoje, quanto mais rápido for o tempo, mais inútil ou desnecessário torna-se o controle e a organização do espaço. Segundo Foucault, a ação dos indivíduos é imposta por um ritmo coletivo que determina uma direção, uma amplitude, uma duração. “O tempo penetra o corpo e com ele todos os controles minuciosos do poder” (FOUCAULT, 1977, p. 138). A disciplina e o rigor buscavam controlar a ação e garantir um tempo integralmente útil onde o corpo disciplinado é a base de um gesto eficiente (FOUCAULT, 1977, p. 137 e 139). O tempo útil se tornou um objetivo sem sentido na velocidade e intensidade que as ações individuais realizam no espaço atualmente. Se antes a ordem garantia a eficiência, hoje, quando os processos de ordenação e disciplina estão neutralizados pelos processos velozes e intensos de virtualização, precisamos perceber, entender e potencializar as formas emergentes de auto-organização social. Logo, percebemos que agora, no séc. XXI, o tempo não é mais um instrumento de planejamento e ordenação espacial, muito menos um instrumento de disciplina e controle.

Mas se o que mudou foi a velocidade do processo condicionado por tecnologias de transporte cada vez mais velozes, uma outra percepção deste processo, segundo Shirky (2008), é de que o aumento na velocidade dos canais de comunicação aumenta a ação de um grupo. Mais rápido é também mais diversificado. O aumento na velocidade das comunicações potencializa ações coletivas e diversifica suas formas de organização e engajamento. As ações se tornam cada vez mais diversificadas pois a ação coletiva passa a ocorrer em movimentos livres, aleatórios, *instantâneos* (MAIA, 2013, p. 69-78) não institucionalizados. A diversificação traz um grupo variado de colaboradores. Numa estrutura institucionalizada, a dedicação a um grupo de ação e coletivo ocorre num tempo e num processo tão lento que o engajamento instantâneo é impossível. Ações coletivas institucionalizadas exigem uma participação de longo prazo e inviabilizam a colaboração do indivíduo em mais de um processo de ação coletiva.

As ações coletivas de 30 e 40 anos atrás no Brasil estiveram ligadas a alguns movimentos de luta pela democracia, justiça social, moradia, terra, melhores condições de trabalho, liberdade de expressão, entre outras. Estas ações eram institucionalizadas por sindicatos, igrejas, movimentos sociais organizados, movimento estudantil, entre outras formas que canalizavam a ação por meio de um eixo de comunicação integrado, coeso e lento. O MST (Movimento dos Trabalhadores Rurais sem Terra) por exemplo, foi fundado em Cascavel, Paraná em 1984, por um estatuto que instituiu o movimento definindo linhas políticas e objetivos. O movimento percorreu o Brasil, lentamente, promovendo ações (ocupações, invasões e manifestações) articuladas por um comando, ou liderança central. Hoje, ao identificar e observar ações coletivas, percebemos que ela se articula de uma forma exponencialmente mais veloz, e, desta forma, ela ganha diferentes escalas, camadas e proporções. Independente de

Fig. 1. “Visualizing Facebook Friends”, Paul Butler, 2010

instituições, estatutos ou comando central, ações coletivas emergem instantaneamente assim como se dissolvem.

A renúncia de Hosni Mubarak no Egito em 2011 é um dos acontecimentos mais expressivos dos últimos anos se observamos a relação da diversidade e emergência instantânea de ações coletivas. No dia 25 de janeiro de 2011, uma onda de protestos contra o governo, condicionada por sistemas de comunicação de alta velocidade, desencadeou uma série de represálias estrategicamente focadas nestes sistemas. A interrupção em todo o país dos serviços de internet, telefonia móvel e serviço de mensagens curtas (SMS — *Short Message Service*), chegou a durar quase uma semana. A tentativa de controle do governo Egípcio foi exatamente no sentido de reduzir a velocidade dos sistemas de comunicação. A comunicação naquele momento foi reduzida numa estratégia de coibir a articulação instantânea de massas. O governo, na tentativa de silenciar o povo egípcio, ainda proibiu a rede de televisão *Al-Jazeera* de operar no país. A emissora de televisão fazia uma ampla cobertura das manifestações transmitindo em tempo real o movimentos nas ruas das principais cidades egípcias. Se estivéssemos no início do século passado, estaríamos falando apenas dos bloqueios de estradas, fronteiras, interrupção de sistemas de transporte, com o intuito de conter uma multidão. Percebemos em 2011 que as estratégias de guerra passam por sistemas cada vez mais velozes, instantâneos e frágeis.

A revolução no Egito foi inspirada pela Revolução dos Jasmins, ocorrida na Tunísia no dia 14 de Janeiro do mesmo ano. Em 11 dias, uma ação coletiva passou de um país a outro. O papel dos sistemas de informação de alta velocidade chamou a atenção da humanidade e causou medo em lideranças políticas centralizadoras. A China, por exemplo, censurou as notícias do Egito e criou uma “bolha” nos sistemas de comunicação de alta velocidade locais.

A telefonia celular é um dos pontos de destaque na análise destes processos. Conhecida também como telefonia móvel, ela se baseia nos sistemas de rádio para estabelecer a comunicação entre os dispositivos móveis, telefones. O nome “celular” vem da concepção de sistema. A estrutura de comunicação entre os aparelhos não é centralizada, ela é distribuída em várias células que permitem a conexão em deslocamento. Se a fonte do sistema fosse única, a comunicação por voz teria um atraso considerável e, com o deslocamento do aparelho, as oscilações do sinal de rádio vindos de uma única fonte ocasionariam interrupção na transmissão, cortando a conversa. Ao deslocar, se o sinal de uma célula oscila, o de outra célula que está mais próximo assume imediatamente a conexão. Ao associar este sistema celular com a internet, criou-se a internet móvel. A internet móvel passa a ser o sistema mais veloz e pervasivo de transporte já criado pelo homem. O sistema passa a estar potencialmente em qualquer ponto da superfície do globo. Teoricamente, na prática, podemos alcançar qualquer pessoa, em qualquer lugar, a qualquer momento.

## Intensificações

*“A força e a velocidade da virtualização contemporânea são tão grandes que exilam as pessoas de seus próprios saberes, expulsam-nas de sua identidade, de sua profissão, de seu país. As pessoas são empurradas nas estradas, amontoam-se nos barcos, acotovelam-se nos aeroportos.”*

(LÉVY)

Os sistemas de transporte de alta velocidade entre as principais cidades do mundo se intensificaram no séc. XX. Ao observar o estudo feito pelo *The Urban Age Project* em 2005 com as rotas aéreas comerciais internacionais, percebemos como a Europa emerge como um ponto central nesta rede de proximidades práticas. Dentro da Europa, Londres se destaca. A região metropolitana de Londres, por exemplo, com 8,17 milhões de habitantes em 2011, recebeu aproximadamente 15 milhões de visitantes no ano de 2010. Esta população flutuante, quase o dobro da população residente, impulsiona aproximadamente 10% do PIB total do Reino Unido. Mas este mesmo fluxo populacional estabelece conexões e abre uma rede de negócios que certamente contribui em outras parcelas do PIB. O aeroporto de Heathrow recebeu 69,4 milhões de passageiros em 2011, 9 vezes a sua população. A intensidade das conexões físicas de Londres não são um fato isolado. O sistema de proximidades práticas se revela intenso em Londres não apenas nas conexões aéreas, mas também nas conexões de Informação e Comunicação.

A *TeleGeography Inc.* produz anualmente o *Global Internet Map*. O mapa representa as conexões entre diversos pontos georeferenciados no globo terrestre (cidades) revelando número, capacidade e quantidade de dados transportado. Londres, em 2011, foi o ponto na superfície do globo onde o maior número de vias e maior fluxo de dados emergiu.

O artista Chris Harrison trabalha com visualização de dados da internet. Em um de seus trabalhos, o *Internet Maps* ele nos apresenta mapas desenhados apenas com conexões entre pontos georeferenciados aplicados de forma equidistante na superfície da tela. O gráfico nos permite reconhecer continentes, regiões e cidades sem nenhuma referência geográfica. A intensidade é revelada e a geolocalização é reconhecida.

Os sistemas de transporte de alta velocidade potencializam o real e emergem em determinados pontos de convergência com intensidades variadas. Alguns pontos do sistema emergem e revelam o seu potencial de realização. A intensidade de Londres confirma a constatação de Lévy (1996, p. 23): “as pessoas que mais telefonam, são também as que mais encontram com outras pessoas em carne e osso.” O aeroporto com o maior movimento do mundo de passageiros de destinos internacionais está na cidade com o maior movimento de dados da internet na superfície do globo. A internet “não substituiu o transporte físico, muito pelo contrário: comunicação e transporte fazem parte da mesma onda de virtualização geral.” (LÉVY, 1996, p. 51) Os processos de virtualização não são uma

novidade do final do século XXI. Eles sempre estiveram presentes, porém, desde quando condicionados por tecnologias que aumentam a velocidade dos deslocamentos, os processos tem se intensificado exponencialmente numa dimensão ainda pouco compreendida pela sociedade.

## Percepções de um urbano instantâneo

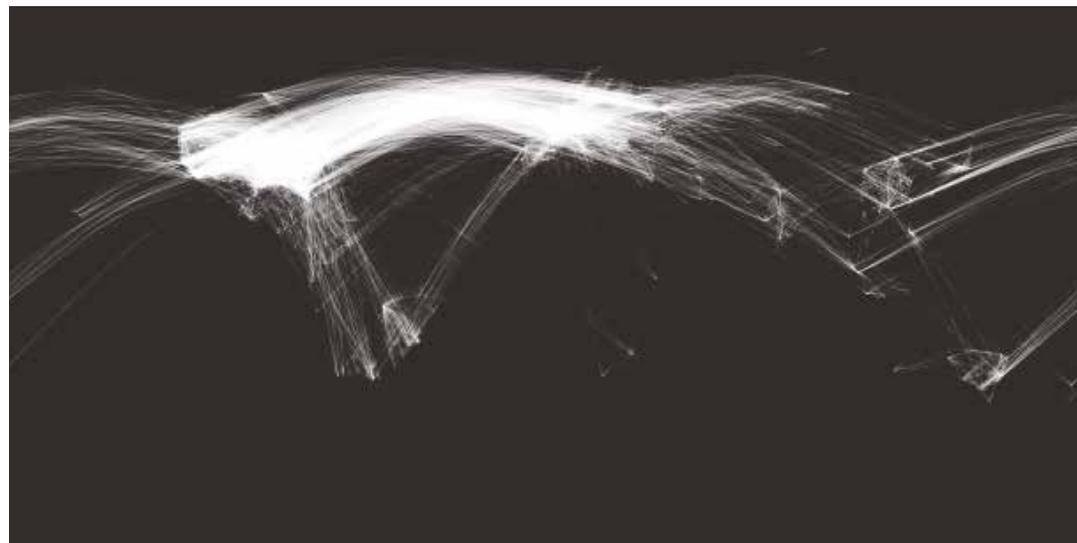
*“A distância não oferecerá problemas já que, pelo fim do século, o consumidor poderá estabelecer ligações diretas, independente das distâncias”*

(New York Times, 15 out. 1963 in: MCLUHAN, 1971, p. 247)

A *Teoria dos Momentos* de Lefebvre tende a revalorizar o descontínuo, capturando-o no tecido mesmo do “vivido”, sobre a trama de continuidade que ele pressupõe. Lefebvre (2002, p. 340) nos chama atenção para a repetição cotidiana: ciclos, ritmos, etc., que trazem a noção de movimento. Este movimento pode ser contínuo ou descontínuo. Os ritmos e os ciclos frequentemente são interrompidos, criando-se uma outra percepção de movimento. Lefebvre fala da repetição de instantes como uma percepção transitória do vivido.

Lefebvre nos apresenta a teoria do momento com um diagrama de percepção: (expressão + significado = direção). Algo que é expressivo somado a uma significação, aponta para uma direção, algo que é percebido no presente com potencial futuro. O momento é uma forma elevada de repetição, renovação e reaparecimentos, e de reconhecimentos de algumas relações determinadas com outros indivíduos. Esta forma privilegiada de repetição, se comparada a formas materiais como objetos do dia-a-dia, seria meramente uma sucessão de instantes, gestos e comportamentos que reaparecem após serem interrompidos ou suspensos (LEFEBVRE, 2002, p. 344).

Fig. 2. “Internet Maps”, Chris Harrison, 2007



A *Teoria dos Momentos* tende a revalorizar o descontínuo. Desta forma, o que era vivido em partes é destacado a partir de uma continuidade pré-suposta. Momento e instante, apesar de serem percebidos como sinônimos, são distintos para Lefebvre (2002, p. 243). O momento implica uma duração, um período de tempo com um certo valor agregado que permanece na memória. Um momento tem sua memória. Os momentos não são instantes quaisquer: efêmeros e passageiros. Ele se destaca na continuidade do que é transitório. Ele nasce no cotidiano mas não surge gratuitamente em qualquer situação ou instante. O momento é uma festa individual livremente celebrada, uma festa que se une à vida cotidiana. Lefebvre nos fala do amor e do jogo, ou até mesmo do trabalho, como exemplos de momentos que permanecem e duram, tendem a um *continuum*, possuem memória e fazem do cotidiano uma verdadeira festa. A festa, por sua vez, segundo Lefebvre, é quando o terreno morno e macio do cotidiano é rompido.

A *Teoria da Construção de Situações da Internacional Situacionista* (IS) parte de uma base comum e vai além da teoria dos momentos de Lefebvre (LEFEBVRE, 1997). A IS buscava criar momentos novos, enquanto Lefebvre analisava tudo o que ocorreu ao curso da história. A IS propunha uma ruptura radical e a substituição destes momentos por outros, daí a estratégia de se construir situações. “O ato livre se define pela capacidade (...) de mudar de ‘momento’ numa metamorfose, e talvez de criá-lo” (INTERNACIONAL SITUACIONISTA, 1960, p. 121). O momento é sobretudo temporal, faz parte de uma zona de temporalidade, algo já ocorrido. A situação é espaciotemporal, uma construção de algo ainda a ocorrer que pode se transformar em novos momentos.

A situação construída está portanto na perspectiva do momento lefebvreano, contra o instante, mas num nível intermediário entre instante e momento. Assim, embora possa ser repetida em certa medida (como direção, sentido), não pode em si mesma ser repetida como o momento. (...) A situação, como momento criado, organizado, inclui instantes percíveis — efêmeros únicos. Ela é uma organização de conjunto que dirige (favorece) tais instantes casuais. (INTERNACIONAL SITUACIONISTA, 1960, p. 121)

O momento não aparece simplesmente em qualquer lugar a qualquer instante. Daí a diferença entre momentos de Lefebvre (2002, p. 356) e a situação construída. Um momento tem seus motivos e sem motivos ele não intervém no cotidiano. Um festival só faz sentido quando é brilhante e interrompe a monotonia do dia-a-dia.

Se aplicarmos a *Teoria dos Momentos* de Lefebvre à idéia de um *designer de sistema* proposto por Pask (1969), percebemos que podemos intervir nos instantes dos sistemas, fazer design de sistemas para instantes, mas não podemos intervir em momentos. Aqui, chegamos ao limite. Ou seja, podemos operacionalizar instantes, apenas. Se operacionalizarmos momentos, estaremos suprimindo toda e qualquer complexidade da natureza humana numa simplificação puramente espetacular.

A palavra “*instant*” do inglês tem sua origem no Latim *insto* que significa urgir, insistir. O *Oxford American Dictionary* define “*instant*” como algo que acontece ou surge imediatamente, algo urgente que pressiona, um momento preciso no tempo ou um pequeno espaço de tempo. *Instantaneus*, também do latim, significa estar à mão (verbo *instare*). O significado original do termo trazia a noção de urgência e de uma presença insistente, de algo que está presente, à mão.

O instante não tem memória como o momento lefebvreano e nem futuro como a construção de situações da IS. Ele é fato presente. É a realidade que urge, insiste, está à mão: imediata. Para Bauman (2001, p. 136), a instantaneidade aparentemente se refere a um movimento muito rápido e a um tempo muito curto mas, de fato, denota ausência do tempo como fator do evento e, por isso mesmo, como elemento de cálculo do valor. Deste modo, o tempo não é mais um limitador, pois não há um evento processual entre a ação e o seu fim. O tempo não é mais o “desvio da busca”, e assim não mais confere valor ao espaço. A quase instantaneidade do tempo do *software* anuncia a desvalorização do espaço (BAUMAN, 2001, p. 137). A distância em tempo que separa o começo do fim está diminuindo ou mesmo desaparecendo. Esta distância em tempo, usada para marcar a passagem do tempo, e portanto para calcular seu valor perdido, perderam muito o seu significado.

Na era do *hardware*, da modernidade pesada, que nos termos de Max Weber era também a era da racionalidade instrumental, o tempo era o meio que precisava ser administrado prudentemente para que o retorno do valor, que era o espaço, pudesse ser maximizado; na era do *software*, da modernidade leve, a eficácia do tempo como meio de alcançar valor tende a aproximar-se do infinito, com o efeito paradoxal de nivelar por cima (ou, antes, por baixo) o valor de todas as unidades no campo dos objetivos potenciais. O ponto de interrogação moveu-se do lado dos meios para o lado dos fins. Se aplicado à relação tempo-espaço, isso significa que, como todas as partes do espaço podem ser atingidas no mesmo período de tempo (isto é, em “tempo nenhum”), nenhuma parte do espaço é privilegiada, nenhuma tem um “valor especial”. Se todas as partes do espaço podem ser alcançadas a qualquer momento, não há razão para alcançar qualquer uma delas num dado momento e nem tampouco razão para se preocupar em garantir o direito de acesso a qualquer uma delas. (BAUMAN, 2001, p. 137)

O tempo instantâneo e sem substância do mundo do *software* é também um tempo sem consequências. Instantaneidade significa realização imediata, no ato — mas também exaustão e desaparecimento do interesse. Daí sua diferença para o momento lefebvreano que, por outro lado, possui uma memória, um desejo, uma vontade de retomar e continuar. “A instantaneidade (anulação da resistência do espaço e liquefação da materialidade dos objetos) faz com que cada momento pareça ter capacidade infinita; e a capacidade infinita significa que não há limites ao que pode ser extraído de qualquer momento — por mais breve e ‘fugaz’ que seja” (BAUMAN, 2001, p. 145). O entendimento de instantâneo apresentado aqui por Bauman se aproxima do processo de virtualização

de Lévy (1996). Podemos entender o instantâneo como um fato ou algo que ativa um evento, ou seja, o próprio processo de realização. O instantâneo pode ativar novos momentos ou dar continuidade a um outro. Se instantaneidade anula a resistência do espaço, ela pode ser entendida dentro da dinâmica de Lévy (1996) enquanto aumento da velocidade e intensidade dos processos do virtual. O aumento da velocidade e a intensificação tendem à instantaneidade, à realização imediata onde a duração do espaço de tempo, ou a resistência do espaço, é anulada. Para o urbanismo hoje, o instantâneo é a condicionante espacial.

**\*Marcelo Maia** é graduado em Arquitetura e Urbanismo (Izabela Hendrix 1998), pós-graduado em Arquitetura Contemporânea, Projeto e Crítica (PUC-MG 2001), mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP, 2006), e doutor em Arquitetura e Urbanismo (FAU/USP 2013) com estágio no Media and Design Laboratory – LDM from Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (2012). Atualmente é professor da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) onde tem lecionado e pesquisado em arquitetura, urbanismo, design e áreas tangenciais focadas na prática, projeto, linguagem e representação dos modos de vida coletivos urbanos. Sua produção recente tem investigado o urbanismo instantâneo e as formas emergentes de produção da cidade à partir da tecnologia móvel.



## REFERÊNCIAS

- BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda, 2001.
- FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir. História da Violência nas Prisões**. Petrópolis: Editora Vozes, 1977.
- INTERNACIONAL SITUACIONISTA. Teoria dos momentos e construção das situações (1960). In: JACQUES, Paola Berenstein. **Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.
- LÉVY, Pierre. **O Que é virtual?** São Paulo: Editora 34, 1996.
- LEFEBVRE, Henri. **Critique of everyday life**. vol. 2. New York: VERSO, 2002.
- LEFEBVRE, Henri. **Henri Lefebvre on the Situationist International**. Interview conducted and translated in 1983 by Kristin Ross. Published in October 79, Winter 97. Cambridge, MIT Press, 1997.
- MAIA, Marcelo Reis. **Cidade instantânea (IC)**. 2013. Tese (Doutorado em Design e Arquitetura) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16134/tde-03072013-162823/>. Acesso em: 30/01/2014.
- MCLUHAN, Marshal. **Os meios de comunicação como extensões do homem**. São Paulo: Ed. Cultrix, 1971.
- PASK, G. **The Architectural Relevance of Cybernetics**. In: Architectural Design. Londres: Set/1969. Tradução para o português por JANUÁRIO, Fernanda B. Disponível em: [http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sap5865/leitura\\_semanal/pask.htm](http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sap5865/leitura_semanal/pask.htm). Acesso em: 2 de jan. de 2013.
- SHIRKY, Clay. **Here Comes Everybody: How Change Happens when People Come Together**. London: Penguin Books, 2008.
- VIRILIO, Paul. **O espaço crítico**. São Paulo: Editora 34, 1993.
- URBAN AGE PROJECT, THE. **The Endless City**. London School of Economics. Londres: PHAIDON, 2007.
- de Janeiro de 2011. HYPERLINK "<http://newsfeed.time.com/2011/01/31/what-uprising-china-censors-news-from-egypt/#ixzz27EyDYHmJ>"<http://newsfeed.time.com/2011/01/31/what-uprising-china-censors-news-from-egypt/#ixzz27EyDYHmJ>.
- Tourism Facts and Figures. Telegraph. Disponível em: < HYPERLINK "<http://www.telegraph.co.uk/earth/environment/tourism/8587231/UK-Tourism-facts-and-figures.html>"<http://www.telegraph.co.uk/earth/environment/tourism/8587231/UK-Tourism-facts-and-figures.html>> Acesso em: 2 de nov. de 2012.
- Aeroporto de Heathrow, Londres: "Facts and Figures" Disponível em: < HYPERLINK "<http://www.heathrowairport.com/about-us/facts-and-figures>"<http://www.heathrowairport.com/about-us/facts-and-figures>> Acesso em: 2 de nov. de 2012.
- Ver mapa interativo disponível em: < HYPERLINK "<http://global-internet-map-2012.telegeography.com/>"<http://global-internet-map-2012.telegeography.com/>> Acesso em: 2 de dez. de 2012.

## REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

- HYPERLINK "<http://robotmonkeys.net/2010/12/18/the-facebook-map/>"<http://robotmonkeys.net/2010/12/18/the-facebook-map/>
- HYPERLINK "<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2011/01/alvo-de-protestos-nas-ruas-mubarak-visita-quartel-general.html>"<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2011/01/alvo-de-protestos-nas-ruas-mubarak-visita-quartel-general.html>.
- What Uprising? China Censors News From Egypt, por Emily Rauhala; 31