

NIXE

Mini mundo, silicone adesivo e caneta
sobre acetato, foto: Elisa Campos



TEMPOS DA MOBILIDADE:

três notas de uma nova partitura espaço-temporal

MARCELO CINTRA DO AMARAL*

RESUMO A mobilidade urbana se desenvolve em um espaço, consumindo um tempo e deslocando um corpo. O espaço exerce papel importante na análise da mobilidade, mas este artigo trata de como os “tempos da mobilidade” podem interferir no espaço, seja na alteração das velocidades, seja na redução das distâncias ou redefinindo ritmos. Para romper com a tendência de o tempo se reduzir ao emprego compulsório do espaço, esboçam-se os primeiros elementos para uma teoria e apresentam-se exemplos de políticas e práticas que tentam alçar o tempo a uma categoria privilegiada de análise e ação. O tempo guarda de forma latente inúmeras possibilidades de reflexão e de transformação, por ações políticas ou poéticas, mas, antes de tudo, é preciso refletir sobre ele.

PALAVRAS-CHAVE Espaço-tempo. Mobilidade urbana. Desvelocidades.

MOBILITY TIMES:

three notes on a new space-time score

ABSTRACT Urban mobility involves actions in a space, using a time and moving a body. The space plays an important role in the analysis of mobility, but this article is about how the *mobility times* can transform the space, changing speeds, shorting distances or setting rhythms. To change the tendency of the time to be reduce by the compulsory use of space, the text shows propositions for a theory and examples of policies and practices that trying to raise the time to a category of analysis and action. The *time* has several possibilities of reflection and transformation of political or poetic actions, but first of all, we need to think about it.

KEYWORDS Space-time. Urban mobility. Develocity.

* Engenheiro Civil e Doutor em Geografia pelo IGC/UFMG. E-mail: m.amaral.br@gmail.com

Tempos de mobilidade

Durante séculos, acreditáramos que os homens mais velozes detinham a inteligência do Mundo. A literatura que glorifica a potência incluiu a velocidade como essa força mágica que permitiu à Europa civilizar-se primeiro e empurrar, depois, a “sua” civilização para o resto do mundo. Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos. Na grande cidade, hoje, o que se dá é tudo ao contrário. A força é dos “lentos” e não dos que detêm a velocidade elogiada por um Virílio em delírio, na esteira de um Valéry sonhador. Quem, na cidade, tem mobilidade – e pode percorrê-la e esquadrinhá-la – acaba por ver pouco, da cidade e do mundo. (SANTOS, 1996, p. 220).

Surge das primeiras leituras de Milton Santos, em especial da passagem acima, a intuição sobre a importância da dimensão dos tempos – e das velocidades – para pensar a mobilidade urbana. As pessoas, ao saírem de suas casas para ir ao trabalho, à escola ou a outros locais onde realizam suas atividades, percorrem espaço e consomem tempo.

O espaço é um dos conceitos fundamentais que podem contribuir para a compreensão da mobilidade cotidiana da cidade, mas parece esconder o tempo, conceito ainda pouco explorado quando se pensa nesse tema, mesmo que se defenda que o conceito de espaço deva ser sempre entendido como espaço-tempo. Essa indissociabilidade entre espaço e tempo, amplamente difundida entre geógrafos, ainda provoca algumas disputas com historiadores, que têm no tempo (histórico), seu conceito fundamental. Mas tempo não se deixa reduzir e surge e ressurgue sempre associado ao espaço e ao corpo quando se pensa nos deslocamentos das pessoas, sempre associado ao espaço e ao corpo, e expresso de diversas formas.

Um campo novo, o da mobilidade urbana, surge no Brasil a partir dos anos 2000, como tentativa de mudança de paradigma do setor de transportes, com foco nas pessoas e que contempla aspectos ambientais ou sustentáveis. De inspiração internacional, em especial da Europa, que havia adotado essa terminologia há alguns anos, aos

poucos foi se difundindo e ganhando hegemonia nos meios acadêmico e técnico e por toda a sociedade brasileira como o termo dominante.

O conceito de mobilidade é tratado por inúmeros campos de conhecimento. Marc Wiel¹ discorre sobre como economistas, sociólogos, engenheiros e geógrafos apresentam conceitos diferentes ao propor uma abordagem de mobilidade urbana como uma indissociabilidade entre mobilidade e cidade. Vincent Kaufman² e Caroline Gallez³ mostram algumas das formas como mobilidade é usada nas ciências sociais, especialmente nos aspectos de mobilidade social e migração. Logo, se surge no campo da engenharia e das políticas urbanas, nos últimos cinco anos, a mobilidade urbana tem começado a ser objeto das ciências humanas no Brasil, atraindo pesquisadores sociais a explorar a multifacetada natureza da mobilidade de indivíduos e das cargas. Frente à vastidão que se abre nesse novo campo, cabe registrar que a reflexão objeto desse texto limita-se aos tempos dos deslocamentos de pessoas na cotidianidade urbana.

1 WIEL (2005).

2 KAUFMANN (2014).

3 GALLEZ; KAFMANN (2009).

O sociólogo francês Henri Lefebvre, sem nunca ter tratado diretamente dos temas mobilidade urbana ou tempos, contribui de forma indireta para essa reflexão ao longo das várias fases de suas teses críticas, especialmente quando trata da vida cotidiana e da produção do espaço. Suas quatro obras sobre a cotidianidade⁴ evidenciam a necessidade de apropriação do tempo cotidiano como possibilidade de transformação social, e uma possível leitura de *A Produção do Espaço*⁵ possibilita afirmar que é possível se pensar na produção do tempo – de outros tempos –, uma vez que ele constata que o tempo (histórico e cotidiano) é espaço, e, quando não se separam, o sentido de um se descobre no outro, sem mediação intelectual. Essa associação/indissociação carrega conflitos e contradições e procura romper com a tendência de o tempo se reduzir ao emprego compulsório do espaço, por meio de percursos, marchas, trajetos, transportes. O tempo guarda de forma latente inúmeras possibilidades de reflexão e de transformação, tão necessárias à reflexão da mobilidade urbana, principalmente quando tratado sob a perspectiva das ciências humanas.

4 Antes de construir sua obra urbana e espacial, Lefebvre desenvolveu a “Crítica da vida cotidiana”, iniciada em 1947, com quatro obras que se estendem até 1981, nas quais constrói uma instigante análise de como o sistema econômico (no caso, o capitalismo) produz e reproduz uma vida cotidiana para sua própria reprodução.

5 LEFEBVRE (2000).

Mas de que tempo (ou de que tempos) devemos falar ao pensar a mobilidade urbana?

Em um texto sobre o tempo nas cidades, transcrito de uma palestra de 1989, Milton Santos⁶ traz reflexões sobre possibilidades de leitura destes tempos urbanos: tempos curtos e longos; tempo cósmico, tempo histórico e o tempo existencial; tempo individual (vivido, sonhado, vendido e comprado) e tempo simbólico (mítico, tempo das sensações);

6 SANTOS, M. (2002).

tempo histórico (tempo sucessão, tempo social, o ontem, o hoje, o amanhã); tempos justapostos e tempos superpostos; tempo como sequência (o transcurso), tempo como raio de operações (o espaço) e tempo como rapidez de mudanças e como riqueza de operações. No meio dessas possibilidades, entre um tempo que é sucessão e um tempo contido no tempo – e que é comandado pelo espaço –, Milton Santos defende que a abordagem da dimensão temporal sobre as cidades deveria estar focada nos “tempos lentos” e “tempos rápidos”, que refletem a correlação política entre homens e instituições hegemônicas e homens e instituições hegemonzados. Dessa diferenciação, destaca-se a velocidade como aspecto prioritário na compreensão das cidades e, obviamente, da mobilidade urbana.

7 Alguns autores preferem grafar *cronos* ou *chronos*, mas optou-se pela grafia *kronos* por sua complementariedade com o *kairós*.

8 Segundo a mitologia grega, Kronos e Kairós eram irmãos, filhos de Aiôn, o tempo eterno. A diferenciação entre as três palavras gregas para o tempo foram tiradas de Julien (1998, p. 92 apud DINUCCI, 2008).

9 Segundo Boaventura, a monocultura do tempo linear é a ideia de que o tempo tem sentido e direção únicos e conhecidos, formulados de diversas formas nos últimos duzentos anos, tendo sempre os países centrais do sistema mundial na frente do tempo: progresso, revolução, modernização, desenvolvimento, crescimento, globalização. (SANTOS, B., 2002, p. 251)

10 Ecologia das temporalidades é a “ideia de que as sociedades são constituídas por várias temporalidades e de que a desqualificação, supressão ou ininteligibilidade de muitas práticas resulta de se pausarem por temporalidades que extravasam do cânone temporal da modernidade ocidental capitalista” (SANTOS, B. 2002, p. 251).

Os gregos antigos tinham três palavras para o tempo, derivadas de sua mitologia: *kronos*⁷, *kairós* e *aiôn*⁸. *Kronos* representa o aspecto quantitativo do tempo, *kairós*, designa o aspecto qualitativo do tempo, e *aiôn*, o tempo eterno. Sem desmerecer do *aiôn*, o tempo do acaso, do jogo, da brincadeira, essa dualidade entre *kronos* e *kairós*, entre o tempo cronológico, que se mede e o tempo indeterminado, tempo em que algo especial acontece, traz uma potência do que se defenderá como apropriação do tempo. Há predominância de pensar o tempo como o *kronos*, o tempo construído pelo conhecimento, tempo regular, divisível e, portanto, controlável. Associar o tempo da nossa vida cotidiana apenas ao quantitativo é limitar sua potencialidade. Nessa dimensão predominante, os tempos dos deslocamentos são vistos como um tempo perdido, desprovido de sentido e de motivo. É importante reconhecer as dimensões qualitativas e lúdicas do tempo, tempo aberto à ação e constituído pela ocasião, tempo perigoso, caótico e, portanto, indomável. *Kairós* é essa experiência do momento oportuno.

Essa crítica à predominância do *kronos*, também está na base do pensamento de Boaventura de Sousa Santos, quando ele registra a “monocultura do tempo linear”⁹ e defende a adoção de uma “ecologia das temporalidades”¹⁰, uma vez que o tempo linear, que é apenas mais uma das múltiplas concepções do tempo, não é sequer a mais praticada. Defende ainda que a identidade de uma pessoa ou grupo social é composta de diferentes tempos e temporalidades que são ativados de modo diferente em diferentes contextos e situações: tempos modernos e não modernos; tempos antigos e recentes; tempos lentos e rápidos. Pensar que os tempos dos deslocamentos podem ser (e, de fato, o são!) diferentes para cada um e a cada momento, em razão das características do próprio deslocamento, do indivíduo e do ambiente em que se realiza, amplia as possibilidades de análise.

A concepção de uma espécie de “palimpsesto temporal da mobilidade” dialoga diretamente com o pensamento do geógrafo francês Jean Ollivro, em seu livro *L’homme à toutes vitesses*¹¹, quando afirma que os indivíduos não percebem da mesma forma idêntica o que percorrem de maneira diferente, confirmando a necessidade de se refletir sobre o fato de que esse tempo da mobilidade pode também estar associado ao *kairós* e até mesmo ao *aiôn*, aos tempos curtos e cíclicos, aos ritmos e, obviamente, à sua relação com o espaço e o corpo.

¹¹ OLLIVRO (2000).

Repensar a pluralidade dos tempos é uma primeira chave de leitura para repensar o tempo e a mobilidade urbana e, dentro dessa perspectiva múltipla, há muito a se explorar. O antropólogo francês Marc Augé¹², célebre por suas conceituações de “não lugar”¹³, que estão totalmente imbricadas com os deslocamentos das pessoas, confirma em sua formulação de uma antropologia da mobilidade, que para pensá-la, deveríamos aprender a repensar o tempo. Dessa forma, se existem “não lugares”, não poderíamos pensar que existem “não tempos”?

¹² AUGÉ (2004 e 2010).

¹³ Conforme AUGÉ (2004, p. 87): “[por] ‘não lugar’ designamos duas realidades complementares, porém, distintas: espaços constituídos em relação a certos fins (transporte, trânsito, comércio, lazer) e a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços”.

A mobilidade se realiza prioritariamente nos tempos curtos (dos minutos, das horas e dos dias) e não no tempo histórico (dos meses e dos anos). É no ciclo do dia e da semana que ela se produz, tornando-se parte da vida cotidiana, que se reproduz a cada dia e a cada semana. Mas o tempo da vida cotidiana que é o mesmo tempo dos deslocamentos, cíclico e lento (medido em horas e minutos), por sua natureza cíclica, torna o tempo um elemento de alienação. Existe uma expressão francesa que sintetiza essa alienação, adaptada de um verso de Pierre Béarn: *méto, boulot, dodo* (metrô, trabalho, sono).

Trata-se do tempo do nosso corpo, tempo do trabalho e do lazer, do sono e da alimentação. Por sua vez, os tempos sociais são simultaneamente cíclicos (com origem na natureza) e lineares (com origem no conhecimento, na razão e na técnica), tornando o ritmo uma das possíveis chaves de análise e, com ele, a sincronicidade. Esse ritmo cotidiano, que se repete a cada dia e a cada semana, juntamente com o tempo-distância e a velocidade podem ser incorporados de forma conjunta.

É a busca de ativar esses “não tempos” da mobilidade que motiva as formulações deste artigo, que se desdobra na proposição de três elementos capazes de fundamentar os “tempos da mobilidade”: teoria, política e prática. De forma casada, essas notas sobre novas reflexões teóricas, novas políticas urbanas e novas práticas sociais podem ser o início de uma caminhada na construção de um novo campo de estudos e de ações.

Por uma teoria das temporalidades da mobilidade urbana

Tempo é ferramenta de leitura e análise para muitos campos do conhecimento, sendo dimensão fundamental para os historiadores. Fascina geógrafos pela sua indissociabilidade do espaço. Há que se reconhecer a existência de muitos estudos sobre tempo na Geografia, especialmente a partir dos anos 1960, como registra Milton Santos¹⁴. Um dos autores destacados por Santos, o sueco Torsten Hägerstrand, lida com o conceito do “tempo como raio de operação” e desenvolve uma linha denominada “geografia temporal” (ou geografia do espaço-tempo) em que procurou tratar de forma mais explícita o fator tempo nas atividades espaciais humanas.

14 SANTOS (1996, p. 30-35).

O surgimento da “geografia temporal” está no artigo *What about People in Regional Science?*¹⁵, onde Hägerstrand destaca que o movimento de um indivíduo no espaço-tempo apresenta restrições associadas à sua velocidade de deslocamento. Sua metodologia considera “prismas espaço-temporais” que representam o desenvolvimento dos deslocamentos diários das pessoas no espaço e no tempo e podem ajudar a compreender o tempo como dimensão articuladora da cidade (e da mobilidade) e a pensar na ampliação de acesso às oportunidades de forma mais equitativa. Hägerstrand defende que as oportunidades de cada um dependem de sua capacidade de usar o espaço no tempo (sua velocidade), pois é o que define (quando e por quanto tempo) os encontros entre indivíduos para produzir ou consumir, nos lugares que Wiel chama de copresença.

15 HÄGERSTRAND (1970).

A abordagem da geografia temporal contribui para a proposição de uma teoria de temporalidades de mobilidade ao explicitar que maior velocidade significa maiores oportunidades, ajudando a reforçar as políticas de uso e ocupação do solo como um instrumento da política de mobilidade. Quanto mais oportunidades de emprego, estudo, entre outras atividades, estiverem perto de onde as pessoas moram, menos se precisará da velocidade, ou seja, mais poderemos pensar em uma cidade de homens lentos.

Logo, propõe-se que o início de uma teoria dos tempos ou temporalidades da mobilidade considere três dimensões básicas: o tempo como “distância” ou raio de operação, onde se manifesta inerente ao espaço e dele é indissociável; o tempo como “velocidade”, ou a capacidade de superação do espaço pelo tempo, e o tempo como “ritmo”, questão

que é fundamental e funciona como ponto de partida e pano de fundo, pois mobilidade urbana é, em sua essência, predominantemente cíclica e inerente à cotidianidade da vida.

Impossíveis de ser separadas, essas três dimensões das temporalidades surgiram ao longo da elaboração de uma pesquisa de Doutorado¹⁶ que procurou relacionar a produção do espaço da e na cidade com a mobilidade urbana resultante. Partindo da proposição de se compreender a mobilidade urbana por meio da tríade espaço-tempo-corpo como prismas de leitura, o que possibilitou análises dialéticas, percebeu-se a força do tempo como predominante, especialmente ao se constatar que existe nos mecanismos de localização das pessoas e suas atividades, uma “constante disputa pelo tempo”. A leitura articulada entre “velocidade” e “distância”, elementos fundamentais para a compreensão do que é próximo e do que é distante se reflete na articulação do movimento do corpo no espaço-tempo, tendo o urbanista como um “ajustador de distâncias”¹⁷, que “orquestra” os espaçamentos, tendo a velocidade como “música”, que, como toda manifestação musical, segue um ritmo, ora lento, ora rápido, no compasso da cotidianidade.

Cidade e mobilidade são indissociáveis, coproduzem-se mutuamente e se explicam reciprocamente, sendo a mobilidade, a contrapartida da localização das atividades sociais no espaço. Existe uma relação dialética entre os processos de localização das pessoas (habitação), das instituições (equipamentos e empresas) e os deslocamentos que formam o conjunto da mobilidade urbana cotidiana, conexão real ou latente entre os “lugares de copresença”, definidos pelo urbanista francês Marc Wiel como lugares de interação social (todos os lugares onde se realizam atividades humanas: moradia, trabalho, lazer, comércio, estudos etc.).

O desdobramento imediato dessa ideia de que a localização é o fator fundamental da necessidade (quantitativa e qualitativa) da mobilidade é a importância da “distância” (expressa em espaço e/ou tempo) entre os diversos “lugares de copresença”. Normalmente, o “próximo” é o desejável; e o indesejável, se quer “distante”. Com base nessa dicotomia fundamental entre o “próximo” e o “distante” (de certa forma óbvia) se desenvolvem os processos de produção do espaço urbano – tanto para a produção quanto para a reprodução – e o urbanismo manifesto por projetos urbanos e por instrumentos urbanísticos. As distâncias de uma cidade não se limitam apenas a seus extremos, e há uma relatividade nesses conceitos em função dos atributos dos deslocamentos. Essa relatividade das escalas tanto é fundamental para quem pensa e contribui para a

¹⁶ Essas premissas e constatações fazem parte da minha tese de Doutorado (AMARAL, 2015) sobre a mobilidade urbana de Belo Horizonte e sua relação com a cidade configurada aos pedaços. O tempo nasce de uma intuição, surgindo e ressurgindo ao longo da pesquisa e do texto final da tese.

¹⁷ OFFNER (2010).

formação da cidade (os urbanistas, no sentido amplo) quanto para as pessoas em suas decisões e escolhas (ou falta delas) cotidianas. Isso faz do urbanista um ajustador de tempo e faz dos moradores da cidade “ajustadores” de suas próprias distâncias e de seus próprios tempos de deslocamento, constantemente criando estratégias para se ajustar (ou se submeter) às distâncias e tempos que a cidade lhes impõe, ajustando seus tempos por processos de localização, tanto de suas moradias e trabalho quanto dos lugares onde estudar, consumir e executar as demais atividades da vida cotidiana.

18 WIEL (2002) e ORFEUIL (2005) na realidade francesa.

Na evolução e expansão das cidades, constata-se uma estabilidade¹⁸ dos tempos médios de deslocamentos ao longo dos anos, que se explica pelo fato de as pessoas sempre procurarem maximizar suas relações sociais e também considerando que ganhos de tempo em deslocamentos são rapidamente ocupados com mais atividade e, conseqüentemente, mais deslocamentos. Guarda-se uma proporcionalidade entre tempo da atividade e sua contrapartida em termos de mobilidade, mais precisamente sua componente temporal, sendo de 10% na França.

19 Desenvolvo, na minha tese, essa ideia no item *Desmistificando a técnica: a (falsa) superação das barreiras espaçotemporais na cidade* (AMARAL, 2015, p. 100-113).

Se a técnica para superar barreiras de distância e tempo nas cidades foi um mito¹⁹, uma ilusão da sociedade fordista moderna e modernista, a velocidade ainda é o fetiche e o desejo da cidade motorizada, mesmo que apenas praticada nos espaços públicos em condições ideais, sem outros carros para competir pelo uso do espaço. O desafio atual é reverter o paradigma de cidade rápida e distante, evidenciando a importância de se olhar a cidade próxima e lenta, que deverá conviver com a cidade rápida que a sufoca.

20 Literalmente, a tradução seria “O Homem a todas velocidades”, que brinca com a expressão “a toda velocidade.” Essa expressão no plural também não é comum em francês, mas parece funcionar melhor, pois oralmente não se pronuncia os “s”. Em português, preferimos adaptar o título.

A relação entre espaço e tempo evidencia dois conceitos complementares e importantes para tratar dos deslocamentos: distância e velocidade. Se a distância é o espaço quantificado, a velocidade é o potencial para vencer as distâncias em um espaço de tempo. Para refletir sobre a velocidade, uma abordagem que parece bem estimulante e adequada ao tema é a obra *L'homme à toutes vitesses (O homem de todas as velocidades)*²⁰, de Jean Ollivro (2000), geógrafo francês, que propõe uma reflexão sobre o impacto social do aumento da velocidade ocorrido nos últimos 150 anos. As reflexões de Ollivro partem de uma constatação principal: até 1850, a humanidade vivia uma lentidão homogênea, quando a relação entre a velocidade do mais rápido e do mais lento era de 1 para 2,5 (relação de velocidade). Desde então, mas especialmente ao longo do século XX, a relação vai se modificando, chegando a uma relação de velocidade de 1 para 44, quando se compara a velocidade a pé com a do TGV (trem de grande velocidade), construindo

um contexto de rapidez diferenciada, um processo que conduz à possibilidade de se alcançar e percorrer territórios percorridos em velocidades cada vez mais variáveis. Essas velocidades diferenciadas e certamente não homogêneas entre as pessoas (aos mais ricos, mais rapidez!), é um dos elementos principais de modificação dos espaços.

Se a lentidão homogênea reduzia a vida cotidiana ao espaço próximo, a rapidez diferenciada possibilitou diversas relações temporais do homem com o território, tornando essa relação muito mais complexa e questionando o sentido da noção de próximo e de distante. Na lentidão homogênea, as pessoas estabeleciam uma relação mais forte com seu espaço-tempo, uma relação de proximidade. Quando se tornaram mais errantes (nomadismo, deslocamento aleatório), passaram a não estar mais presas a um ponto fixo.

A contribuição teórica de Ollivro é de alçar a velocidade – e o acesso a ela – a uma categoria conceitual no campo espacial, tratando de dois tempos simultaneamente: os tempos curtos, dos deslocamentos cotidianos, e o tempo longo, das transformações históricas relacionadas à velocidade. Importante destacar que a principal questão desenvolvida é a rapidez diferenciada, que não eliminou os homens lentos, mas levou-os a conviver com “homens de todas as velocidades”. Essa nova condição da humanidade rompe a obrigação da proporcionalidade entre espaço e tempo (antes, de um passo por segundo), mas que ainda existe, sobreposta cada vez mais por outras proporcionalidades ou outras velocidades. O desdobramento dessa ideia afeta as relações dos homens com o espaço-tempo, com as práticas de deslocamento, com o território (e o transforma), com a política e com a vida cotidiana e a decisão do indivíduo do seu “território de vida”. Jean Ollivro situa suas reflexões em um campo mais teórico e multiescalar. Não enfatiza os desdobramentos no espaço urbano, porém suas ideias inspiram o debate da relação entre a velocidade, o próximo e o distante. Ao tratar da relação entre a rapidez diferenciada e a vida cotidiana, Ollivro evidencia um paradoxo entre o próximo e o distante, uma vez que os homens que praticam intensamente o espaço de proximidade não podem partir frequentemente para longe. Já o errante (o homem moderno) vive seu espaço e seu tempo sem ocupá-lo; ele o percorre. Constata ao final que o indivíduo vive cada vez mais velocidades diferentes e territorialidades múltiplas, o que torna complexa e relevante a reflexão sobre o próximo e o distante. Ainda assim, isso traz contribuições para a relação entre esse indivíduo e seu espaço, o que possibilita desenvolver a noção de não lugar e questionar se, na velocidade, esse homem não está percorrendo um não espaço.

21 WIEL (1999). E como a cidade reage à velocidade crescente e diferenciada? Marc Wiel²¹, guiado pela convicção de que a mobilidade tem um papel central na evolução urbana, defende que houve uma passagem da “cidade pedestre” para a “cidade motorizada”. Essa transição urbana é produzida por uma associação de processos relativos à localização das atividades (moradia, empregos, comércio, serviços, etc.) e à gestão dos transportes.

22 WIEL (2006). Wiel²² trata com frequência da interface entre a produção dos espaços e a mobilidade urbana, como na contraposição entre velocidade e densidade, considerado um dado-chave para entender a cidade, uma vez que velocidade e densidade são características antagônicas e definem morfologias urbanas distintas. Para ele, tanto a opção pela velocidade quanto a opção pela densidade, apresentam vantagens e desvantagens, nem sempre evidentes.

São vantagens da velocidade para as famílias o ganho de tempo e, consequentemente, de espaço, podendo morar mais longe e viver em locais maiores. Por sua vez, a maior vantagem para as empresas é o aumento da produtividade. Mas a velocidade não faz ganhar tempo de forma definitiva, afirmação que parece contra intuitiva, mas que se baseia em duas razões principais: (i) os diversos elementos das atividades urbanas se modificam no espaço, em razão de novas decisões das famílias, empresas ou instituições, para limitar a duração dos deslocamentos e os tornar proporcionais; (ii) os tempos de deslocamentos permanecem proporcionais ao tempo passado fora de casa.

Existem, porém, desvantagens visíveis e invisíveis da velocidade. As visíveis são as mais evidentes e conhecidas: perda de convivialidade dos espaços públicos, aumento de acidentes e impactos na saúde das pessoas. Os inconvenientes invisíveis são: (i) engarrafamento dos acessos; (ii) desestruturação dos polos de proximidade; (iii) aumento dos custos do transporte coletivo; (iv) poluições globais que causam impacto na mudança climática; (v) crescimento da segregação social.

Do outro lado dessa equação proposta por Wiel, estão as vantagens e desvantagens da densidade urbana. Inicialmente, ele desmistifica a ideia de que a densidade é que possibilita alcançar “urbanidade dos lugares” (tolerância e hospitalidade). Ele entende, ao contrário, que essa urbanidade é alcançada apesar da densidade. Mas essa densidade traz vantagens materiais, como a economia do espaço, a redução dos custos de urbanização e a redução da mobilidade. Mesmo assim, ele pondera que essa economia de espaços é relativa, que a redução de custos não foi comprovada e que a redução da

mobilidade acontece, mas de forma bem mais lenta que o declarado. Nesse sentido, Wiel se questiona se as vantagens da densidade não são mais de natureza imaterial, em virtude da criação de espaços públicos que melhoram interações sociais na constituição de um sentimento de pertencimento a uma comunidade, já que densidade sem qualidade urbana provoca concentração da precariedade. O principal inconveniente da densidade se reflete na supervalorização dos imóveis.

Por fim, o mais importante para Wiel é mostrar a dificuldade de se elaborar um compromisso aceitável entre densidade e velocidade, de forma a contemplar três exigências: atenuar a crise de habitação, evitar inconvenientes da segregação social e ter uma mobilidade mais sustentável em relação às crises ambientais. Por um lado, as ideias de Wiel alertam para uma leitura de cidade por sua velocidade, mostrando que a “cidade-automóvel” engloba a “cidade-transporte-coletivo” e a “cidade-pedestre”; por outro lado, decifram mecanismos de localização e processos de urbanização que afetam as origens e destinos das viagens e serão retomados na discussão da formação dos pedaços da cidade. Esses mecanismos de localização, por sua vez, associam-se de tal forma à necessidade humana de busca da copresença, que a mobilidade²³ passa a ser definida como “o investimento – que tem um custo (em tempo, dinheiro e conforto) – que torna possível, pelo deslocamento de um lugar de copresença a outro, uma interação social”. ²³ WIEL (2005).

Por uma política dos tempos de mobilidade

Pensar as políticas públicas considerando o tempo²⁴ é uma experiência relativamente recente, que documentos europeus comprovam ter-se iniciado em meados da década de 1980, na Itália. No entanto, a relação entre tempo e mobilidade, no que se refere ao escalonamento de horários de atividades e os consequentes descongestionamentos das horas de pico, inicia-se antes, como no caso francês, com os trabalhos do *Comité National pour l'Aménagement des Horaires de Travail* (Comitê Nacional de Gestão de Horários de Trabalho - CNAT) entre 1958 e 1961.

A história das viagens domicílio-trabalho no regime de acumulação capitalista mostra que a organização do trabalho industrial sempre exigiu horários de trabalho rígidos, mas que é o fortalecimento do modelo fordista que vai consolidar essa sincronicidade dos ritmos urbanos ao mesmo tempo que o local do domicílio vai se

²⁴ Fontes de referência para a reconstituição histórica: Munch (2013); CNT – Conseil National de Transports (2001); Vassalo (2005); Mallet (2013).

distanciando do local de trabalho. Esse processo culmina na sobrecarga de transporte em horários de pico, que começa a ser questionado pelo olhar da produtividade das empresas. Surgem, na década de 1970, políticas de gestão de horários de trabalho, com proposições de escalonamentos de horários para ampliar a capacidade dos sistemas viário e de transporte. Esse tipo de medida por escalonamento de horários, que teve ecos no Brasil, nada mais é que usar do tempo para resolver problemas de mobilidade.

A designação de “políticas temporais” (urbanas) – ou “políticas do tempo” – vai surgir apenas na Itália, ao longo dos anos 1980, em um movimento que ganhará o nome de *tempi della città* (tempos da cidade). Em 1985, iniciam-se ações públicas territorializadas, motivadas pelas transformações dos ritmos da sociedade e tomada de consciência da sua incidência na qualidade de vida. Em sua origem, tratava-se de uma problemática inovadora e de uma questão científica multidisciplinar sobre a cidade pós-industrial.

25 Denominado *mai rompante* e que teria durado dez anos na Itália, entre a batalha do Valle Giulia, em março de 68, e a repressão de Bolonha, em setembro de 1977.

Esse surgimento na Itália é um rebatimento tardio do movimento de maio de 68²⁵ naquele país, iniciado por militantes autônomos que se interessavam em restituir o espaço de trabalho das mulheres e em fazer respirar a vida cotidiana pelo alargamento e adaptação dos horários de abertura do comércio e por uma luta para obter transporte público confiável e adaptado às necessidades das mulheres e das crianças nas cidades italianas. O desdobramento dessas primeiras reivindicações é a aprovação de uma lei nos anos 1990, que deu competência às prefeituras para intervir sobre questões de tempo e de horários e de instalar escritórios do tempo municipais.

Cidades de vários países acompanham o movimento italiano, principalmente da Finlândia, Alemanha, Holanda e Espanha. Em meados dos anos 1990, desenvolve-se uma escola francesa de políticas temporais. Deve-se distinguir o modelo dos países do norte (menos pautados em políticas públicas) do modelo dos países do sul, essencialmente associado a políticas públicas locais. Em 2000, foi aprovada na Itália uma Lei (denominada Lei Turco) que tornou obrigatória a política temporal em cidades acima de 30 mil habitantes.

26 Ocupou o cargo de primeiro-ministro da França pelo Partido Socialista Francês, entre 1997 e 2002.

Na França, o início das políticas temporais foi impulsionado pelo grupo Tempo e Território, no início do governo Lionel Jospin²⁶, entre 1998 e 2002, envolvendo os territórios de: Poitiers, Nancy, Rennes, La Gironde, Belfort et Saint-Denis. Em 2001, essa política é considerada de orientação nacional, e as primeiras municipalidades que aderiram às políticas criaram “escritórios do tempo” (em Poitiers, Paris, Rennes, Lyon e

Saint-Denis) ou estabeleceram missões de estudo e prospecção de urbanismo. Essas políticas temporais dialogam diretamente com o texto de Milton Santos sobre o tempo nas cidades, no qual cita-se uma passagem de Baillard sobre uma cidade denominada Cronópolis, que, no seu esplendor, era como um organismo fantasticamente complexo:

Transportar a cada dia quinze milhões de empregados de escritório, manter o serviço de eletricidade, de água, de televisão, administrar essa nossa população, tudo isso dependia de um só fator: o tempo! Esse organismo não poderia subsistir senão sincronizando estritamente cada passo, cada refeição, cada chamada telefônica. Daí, houve necessidade de descongestionar os horários, segundo a zona da cidade. Os carros tinham placas de cores diferentes, de acordo com o horário em que podiam circular, e assim o sistema se generalizou. Só se podia ligar a máquina de lavar, postar uma carta ou tomar um banho, durante uma faixa determinada de tempo. Um sistema de cartas coloridas e uma série de quadros publicados a cada dia, assim como programas de televisão, permitiam a cada pessoa sua localização dentro daquela faixa de tempo. Caso contrário, os fusíveis saltavam e a recuperação do sistema seria muito cara. No edifício que, antigamente, era um dos maiores parlamentos do mundo, isto é, o lugar onde se faziam leis, nesse décor, de estilo gótico perpendicular, uma espécie de ministério do tempo estava pouco a pouco se constituindo, em torno de um relógio gigantesco. Os programadores eram, de fato, os senhores absolutos da cidade. E a totalidade da existência de cada um era impressa nos boletins expedidos a cada mês pelo Ministério do Tempo (SANTOS, 2002, p. 21-22).

Tratando de questões bem mais amplas que apenas a mobilidade, os “escritórios do tempo” foram uma forma original de lidar com conflitos. Os principais objetivos desse tipo de política lidam com tempos, espaços e pessoas, defendendo que os ritmos de uma cidade em transformação já não precisam ser sincrônicos, quando a sua dessincronização causa sofrimentos individuais (pessoas que sentem que não param de correr), coletivos (congestionamentos, desvios de uso) e agrava as desigualdades. É possível uma rearticulação espacial e temporal no território, principalmente em razão das novas tecnologias de comunicação (celulares, GPS, computador portátil e internet). O desdobramento das políticas temporais se dá para diversas dimensões, como a questão de gênero, as desigualdades sociais, o espaço e seu uso. Sua relação direta e indireta com a mobilidade pode vir a ser construída da mesma forma que com o espaço: podemos falar de uma produção do tempo produtivo e uma produção do tempo de reprodução. Em outras palavras, isso significa trabalho e lazer, que se completam pelos tempos dos deslocamentos.

Ao tratar também dos tempos do trabalho (produção, formação e estudos), tempo livre, tempo da vida social, tempo do lazer, tempo doméstico, as políticas do tempo evidenciam que é possível considerar políticas públicas pela dimensão tempo e que esses tempos incluem o tempo em deslocamento, que é central na vida cotidiana das pessoas. A ideia de um setor público que intervenha sobre os tempos parece algo tentador (se estiver a serviço da sustentabilidade e do resgate dos tempos lentos) e arriscado (se for dominado ou estiver a serviço dos tempos rápidos, os tempos dominantes) ao mesmo tempo. Explicitar a dimensão temporal pode contribuir para entender melhor os ritmos urbanos.

Os escritórios e agências do tempo levam em conta a diversidade dos ritmos cotidianos e sua coordenação. O ritmo urbano nasce da configuração de vários elementos, com permanentes ajustes e também de dessincronizações e diferenças de horários. É essencialmente um conjunto formado pela relação entre as partes, um acordo entre diferentes processos temporais que interagem entre eles.

Pensar o ritmo no contexto da mobilidade no tempo presente é ver como esses ritmos estão se alterando a cada dia e de forma rápida. A mobilidade das pessoas vem crescendo e se tornando mais diversa e complexa, tanto em termos de destinos quanto de horários e de motivos. O crescimento de atividades de lazer e turismo, sistematicamente desprezados pelas políticas de mobilidade, passam a ser considerados até em cidades menos turísticas, e os grandes eventos passam a exigir mais da mobilidade, como pôde ser visto durante a Copa do Mundo de 2014 em Belo Horizonte e nas demais sedes de jogos. De um lado, a inserção na sociedade passa a exigir mais e mais mobilidade, e os que têm pouca mobilidade passam a se sentir excluídos. Para a organização dos transportes, os efeitos mais evidentes são a tendência de desaparecimento das horas de vale ou horas entre picos, e a complexidade vai exigir um funcionamento contínuo e mais personalizado, o que diminui mais ainda a atratividade do transporte público, que tem dificuldades em se adaptar. A circulação de mercadorias passa a ser pressionada a não se realizar nos horários de pico, com políticas que restringem esses horários e estimulam entregas em horários menos críticos ou mesmo noturnos. Os efeitos no espaço e na cidade são imediatos, inserindo a mobilidade na agenda política e exigindo outras temporalidades (serviços noturnos, finais de semana, dias especiais). As escalas se modificam, e o desafio passa a ser o de conciliar a mobilidade de proximi-

dade com os transportes rápidos e diferenciar os usos dos espaços públicos no tempo.

Só o fato de considerar que há sempre uma cidade lenta e outra rápida, que se relacionam em constante disputa por espaço, muitas vezes de forma desigual, já parece ser uma possível abertura para romper com o paradigma dominante. E ainda é importante associar o caráter político e de transformação da valorização dos tempos lentos. O que a grande maioria das pessoas deseja não é o melhor (ou mais rápido) modo de transporte, mas sim a maior proximidade aos seus destinos (suas oportunidades)! É esse o desejo que move as pessoas ricas e pobres na busca de lugares para a moradia, seja em condomínios, em favelas ou em qualquer outro pedaço da cidade. É esse o desejo dos urbanistas ao propor cidades compactas, superquadras ou “ecobairros”.

Quando se trata da política pública de mobilidade urbana, uso e ocupação do solo e outras relacionadas (habitação, saúde, lazer, cultura), o impacto dos transportes escolhidos, da estrutura construída/desejada, da origem/destino e do preço para se mover pela cidade, é sentido por todos os cidadãos que se deslocam (tempo), em algum grau, pelo seu território (espaço). Diversas cidades, nos quatro cantos do mundo, têm fomentado e desenvolvido políticas e programas que priorizam os “tempos lentos” e, com base nisso, desconstruem os “tempos rápidos”. Medidas de *traffic calming* europeias começaram como um movimento popular no final da década de 1960, como no caso da cidade holandesa de Delft, onde residentes lutaram para impedir o tráfego de passagem, transformando as ruas em *woonerven* (em tradução livre: pátios residenciais). O que eram canais para a circulação de carros, tornaram-se áreas compartilhadas, com mesas, bancos, caixas de areia, transformando a rua em uma pista de corrida de obstáculo para veículos motorizados e, conseqüentemente, uma extensão da casa para os moradores²⁷. 27 EWING (1999).

Logo, foi na Holanda que surgiram as primeiras regulamentações de medidas moderadoras de tráfego. A partir de setembro de 1976 entraram em vigor, no país, novas regras para áreas residenciais. Os planejadores holandeses incorporaram o conceito de *woonerf* (singular de *woonerven*), retirando a separação tradicional entre a pista e a calçada, restringindo a velocidade máxima do veículo motorizado à do passo humano, mantendo a função de suporte ao tráfego, mas nenhuma função para o tráfego de passagem. Cedo ou tarde, outros países como Dinamarca (1978), Áustria (1983) e Suíça (1984) se empoderaram dessas regras holandesas e implementaram em suas cidades regulamentações semelhantes²⁸. 28 SCHLABBACH (2012).

Esse agir sobre a forma urbana, por meio da promoção de um desenvolvimento urbano que prioriza as curtas distâncias e os “tempos lentos”, (re)democratiza a cidade e possibilita reagrupar diferentes tipos de utilização do solo pela estrutura (comércio, serviços, escolas, espaços públicos, áreas de lazer, moradia e emprego) e pelos usuários (pessoas com mobilidade reduzida, com deficiência, idosos, crianças e os demais atores). Esse modelo de cidade, fomentado há mais de três décadas, diminuiu as inúmeras disparidades do uso das ruas e hoje promove a utilização de transportes ativos, possibilita a presença de novos atores no espaço público e, no centro delas, prioriza o ser humano e a sua vida.

Por novas práticas sobre os tempos da mobilidade: apropriação, desejo e fruição.

A apropriação dos espaços e dos tempos da cidade passam necessariamente pela apropriação de seu próprio corpo e de seus próprios desejos, contrapondo-se à sociedade do consumo (do espaço e tempo). O corpo é um fator influente nas escolhas pessoais para realização dos deslocamentos, tanto para uma melhor análise da questão quanto para explicitar as políticas que possam direcionar essas escolhas por fatores mais coletivos que individuais. Esse corpo em deslocamento vai além do corpo humano e suas diversas condições físicas para a deambulação e de suas “transformações” em duas ou mais rodas, principalmente do automóvel.

Algumas pessoas estão decidindo usar seu corpo como única propulsão de seus deslocamentos, deixando de usar o carro (ou de querê-lo) e decidindo usar o transporte coletivo e a mobilidade ativa. Organizam suas vidas, seus “lugares de copresença” e sua mobilidade de forma diferente. Apesar de pouco notada, no Brasil, essa mudança tem-se intensificado aos poucos.

A avaliação do grau de proximidade deve considerar a capacidade de percorrer o espaço no tempo, ou seja, a velocidade disponível. Intuitivamente, maiores velocidades de deslocamento propiciariam “ganhar tempo”, pelo simples fato de percorrer mais espaço em menor tempo. No entanto, ao se pensar um deslocamento completo, deve-se considerar a velocidade média e a distância percorrida. Ao longo do último século, houve um contínuo aumento das velocidades máximas possíveis de ser alcançadas por

um veículo motorizado, mas isso não resultou obrigatoriamente em maiores velocidades médias de deslocamentos nas cidades, principalmente pelos congestionamentos decorrentes do aumento de veículos. Por outro lado, as cidades foram se espalhando, e as pessoas passaram a percorrer maiores distâncias. Logo, o resultado encontrado foi contra intuitivo: à maioria das pessoas, o histórico aumento de velocidades não permitiu “ganhar tempo”, mas apenas “ganhar espaço”.

É certo que parcelas da população, notadamente os de maiores rendas, conseguiram diminuir seus tempos de deslocamento. O urbanista Flávio Villaça²⁹ descreve muito bem como as classes sociais disputaram as melhores localizações em algumas metrópoles brasileiras. Entre as diversas vantagens em disputa, estão menores tempos de deslocamento, bem como o controle desses tempos. Mas como em toda disputa, uns vencem e outros perdem. Alguns (no caso, muitos) perdem tempo e controle, já que, equidade e velocidade na locomoção tendem a ser inversamente proporcionais, como constata Ivan Illich³⁰, em célebre texto dos anos 1970, pois qualquer ganho de tempo proporcionado pela velocidade é sempre pago.

As possibilidades para o desenvolvimento de uma cidade são muitas, e todas elas passam pela vontade de quem nela exerce suas funções regulares (habitação, trabalho, estudo, lazer etc.) de influenciar o sistema de tomada de decisão, que, por sua vez, é constituído por inúmeras relações multilaterais entre gestores públicos e empresas, coletivos organizados, cidadãos, mídia, academia, assim como as relações entre esses próprios órgãos.

Na busca pelo estabelecimento de novas relações sociais nesse décor urbano, faz-se necessário que os diversos atores sociais ajam e (re)conquistem os disputados e conflituosos espaço e tempo da cidade para resgatá-lo para as pessoas. Foi isso que cidadãos holandeses fizeram ao criar os *woonerf* e ao transformar o bairro de Pijp³¹, quando crianças começaram a demandar outras cidades possíveis e conseguiram transformar o espaço de forma incrível, que vem marcando décadas.

Não há dúvidas de que reconquistar o espaço é uma forma de resgatar temporalidades, mas que outras formas existem para reconquistar diretamente o tempo nas cidades, especialmente o tempo da mobilidade urbana?

Talvez a forma mais conhecida e difundida de se questionar o papel do tempo (e dos tempos rápidos) na contemporaneidade seja o movimento *slow*. Iniciado em mea-

²⁹ VILLAÇA (1998).

³⁰ ILLICH (2004).

³¹ Na capital da Holanda, uma rica história foi a resistência dos moradores do bairro de Pijp contra o uso das ruas pelo automóvel. Esse movimento foi iniciado por crianças, em março de 1972, que resolveram questionar os motivos das ruas serem para carros e não para brincar. Após mobilizar moradores do bairro, as ações se desdobram em um movimento social que se inicia de forma pacífica, mas que acaba gerando reações e contrarreações violentas. As reivindicações são levadas aos políticos, e os resultados acabam por transformar as políticas públicas da cidade de forma definitiva. O movimento usou frases do tipo: “tudo é devotado ao estacionamento. Por que não podemos andar de bicicleta?” e “Tirem os carros do caminho, nós queremos brincar!”.

32 Para conhecer um pouco da difusão do movimento no Brasil: <http://www.slowfoodbrasil.com/slowfood/o-movimento>.

dos da década de 1980, em razão do enfrentamento à implantação de um *fast food* na Itália, o *slow food*³² se difundiu por todo o mundo e se desdobrou nos conceitos de *slow life*, *slow design*, *slow travel*, entre outros. Hoje, todas essas abordagens compõem um *slow movement*, que, seguramente, está incitando o imaginário de parcelas da população a questionar seus tempos.

33 Grupo Poro (2011).

É no campo do imaginário que alguns coletivos de artistas atuam sobre o tempo, no que poderíamos denominar de “ativismo”, um ativismo artístico que se mistura com o político, como no caso do Grupo Poro de BH³³. Com ações diversificadas, como a distribuição de camisetas com a frase “reduza a velocidade” e o Projeto “Perca tempo”, iniciado em 2010, que contempla, entre suas ações, a distribuição de panfletos com sugestões de formas de perder tempo, como pode ser visto na Figura 1.

34 Grupo Poro (2013)

O Grupo Poro atua no tempo da cidade como uma possibilidade de encantamento. Acompanhar o caminho das formigas, caminhar, fazer listas de coisas improváveis, tomar sol, ouvir histórias, passear por feiras livres escolhendo frutas são algumas das formas de se “perder tempo” para ganhá-lo imediatamente de volta. É a inversão do

paradigma da velocidade por meio de um paradoxo. Eles atuam *na e pela* cidade, em busca de uma cidade lúdica e coletiva, como pregam em Manifesto³⁴ publicado na edição 20.1 da Revista da UFMG. Declaram querer ressignificar os espaços urbanos com proposições poéticas e/ou de cunho político, mas o fazem também sobre o tempo. Manifestam-se em defesa do ócio e por uma cidade lenta, questionando a necessidade da velocidade e a qualidade da pressa. Denunciam que os espaços públicos são, muitas vezes, formas de limitar a experiência do tempo. E clamam pela liberdade que só o controle de nosso próprio tempo poderá nos dar.



FIGURA 1 – Material utilizado pelo Grupo Poro no Projeto PERCA TEMPO
Fonte: <http://poro.redezero.org>.

O coletivo Desvelocidades³⁵ segue esse mesmo rastro adentrando a mobilidade urbana. Também defende que a cidade contenha a velocidade, como o faz o Grupo Poro, mas é mais específico na atuação sobre os deslocamentos e sua relação com os lugares. Se, por um lado, alinha-se à proposta de uma educação do olhar, contida no Manifesto do Poro, para ativar o imaginário urbano e criar novas maneiras de pensar as cidades e agir em seus espaços, por outro lado, busca resgatar o prazer proporcionado pela cidade e reconquistar os tempos de deslocamento.

Uma das ações do Desvelocidades dialoga diretamente com a proposta do PERCA TEMPO. Ainda em versão preliminar, o folheto 10 “Maneiras incríveis de perder tempo” em seus deslocamentos propõe sempre que prestemos atenção nos lugares por onde passamos, para usufruirmos ao máximo de nossos deslocamentos pela cidade. Sugere observar o movimento das esquinas, olhar sarjetas das ruas para tentar encontrar objetos que circularam involuntariamente pela cidade, parar em cada árvore florida para contemplar ou tirar uma foto e procurar as árvores frutíferas e escolher um bar, uma loja ou uma praça para parar, conhecer e usufruir. Coisas simples como priorizar um caminhar acompanhado, sempre perguntando se alguém está seguindo na mesma direção, ou conhecer e explorar caminhos diferentes para um mesmo destino abrem espaço para a surpresa de caminhos incríveis e mais agradáveis, por “apenas cinco minutos a mais!”

A ação mais estruturante do coletivo Desvelocidades é a proposição de um Manifesto pelas Desvelocidades. O deslocamento de nosso corpo pelo espaço-tempo da cidade é um gesto urbano cotidiano com potencialidades sociopolíticas, cujo automatismo contemporâneo tende a ocultar. Se esse deslocamento é tendencialmente repetitivo e funcional, desprovido de desejo e realizado por meio de “não lugares” e “não-tempos”, é urgente que se resgatem esses tempos e espaços perdidos. O coletivo defende que menores velocidades – desvelocidades –, além de ser elemento de políticas públicas, seja opção de ação direta das pessoas com a utilização de seus corpos e gestos.

Entender deslocamento como gesto urbano significa tomá-lo como fruto de decisões relativas às formas possíveis de transportar nossos corpos. Se os processos de transmissão e recepção da experiência urbana são fortemente influenciados e dominados pela produção do espaço urbano para o automóvel, é preciso ativar alguns contra processos, no imaginário e nas ações das pessoas.

Sem deixar de arriscar um tom poético, o Manifesto pelas Desvelocidades desdobra-se em quatro maniFESTAS que organizam os sete princípios, e um fim. Cada

35 A ação desvelocidades, da qual faço parte, inicia-se em outubro de 2014, com a proposição de uma pesquisa sobre as Zonas 30 e outras formas de conter a velocidade em áreas urbanas, conjuntamente com Guilherme Lara Camargos Tampieri. Desdobra-se na proposta de um Manifesto, escrito em 2015, e em um site (desvelocidades.red), lançado em setembro de 2016, passando a incorporar mais pessoas sensíveis ao tema e estimular que todos se manifestem em suas ruas, bairros e cidades em busca de desvelocidades urbanas.

36 Essa intervenção, organizada pela Professora Elisa Campos, da Escola de Belas Artes da UFMG, é fruto de uma disciplina da habilitação em artes gráficas (CAMPOS, 2016). Há treze anos, a professora propõe a seus alunos um questionamento dos espaços expositivos, levando-os a atuar em canteiros de obras paralisadas, bares e espaços públicos. Muitas edições de intervenções similares ocorreram no pergolado do Parque Municipal, sempre com os alunos propondo interações inusitadas aos passantes. No entanto, há alguns anos, aproximando-se do conceito de “não lugar”, as ações artísticas naturalmente se aproximam da mobilidade e dos “não tempos”. Em 2009, foram feitas intervenções nas obras de alargamento da Avenida Antônio Carlos, que se preparava para receber o Move. Em meio a uma avenida destruída, literalmente um “não lugar”, pontos de ônibus receberam intervenções poéticas e políticas. Na edição de 2016, a explicitação do tempo apareceu ainda mais forte, com obras que convidavam os usuários a jogar, ler e interagir entre eles, apropriando-se do tempo da espera do transporte coletivo.

MANIFESTO PELAS DESVELOCIDADES

As cidades devem (man)ter espaços comuns: de 0 a 20 km/h

1. Antes de tudo, que os espaços públicos das cidades sejam espaços comuns.
2. As cidades devem recuperar seus espaços perdidos.
3. Que as cidades também sejam das crianças: brinquem, usem e abusem!

As ruas da cidade devem ter baixas velocidades: cidades até 30 km/h

4. Ruas a 30 para recuperar a calma, o silêncio e a vida.
5. Bairros a 30: a proximidade e o comércio local.
6. Cidades a 30 como estratégia para melhorar a qualidade de vida.

Por velocidades menores em toda a cidade: 40, 50 e 60 km/h

7. De 40 a 60 km/h: a cidade contendo a velocidade.

Onde permitir mais de 60 km/h, já não pode ser chamado de cidade

8. Mais de 60 km/h, já não é cidade.

QUADRO 1 – Manifesto pelas desvelocidades – Fonte: www.desvelocidades.red

princípio está desdobrado no que foram denominadas miniFESTAS, que esclarecem e justificam as ações.

É claro que existem outras maneiras possíveis de se reapropriar dos tempos de deslocamento. Dar a eles mais poesia é uma delas, resgatando o *kairós*. Nesse sentido, foi realizada, em junho de 2016, uma ação poética de alunos de artes gráficas da Escola de Belas Artes da UFMG, denominada “O que te move?”³⁶, intervenção gráfica em ônibus e estações do serviço de transporte coletivo MOVE, em Belo Horizonte. Partindo da análise do próprio nome de serviço (move, no imperativo, que dá a ordem: Move-se!) e questionando o “não lugar” das estações de parada e do próprio ônibus, o grupo interferiu nos momentos de deslocamento, estimulando que as pessoas usufríssem dos espaços e dos tempos.

Por meio da brincadeira, do jogo, da possibilidade de oferecer um olhar singular sobre o lugar, criaram almofadas para o apoio da espera e para os duros assentos, colocaram vasos de flores e imagens aquáticas nos vidros, o que conquistou olhares e comentários, provocando o desejo de reagir, estimulando conversas, trazendo elementos das memórias particulares a cada passageiro. Alguns dos trabalhos podem ser vistos na Figura 2.

Ainda longe de se poder comemorar novas práticas sobre as temporalidades, os exemplos destacados neste item não são casos isolados. Pessoas e grupos já perceberam que, muito melhor que buscar a velocidade, deve-se buscar a apropriação do tempo perdido, diminuindo-o, mas dotando-o de prazer. Essas novas práticas trazem possibilidades de se pensar e organizar de forma diferente os deslocamentos, mas seguramente ainda existem outras possibilidades de novas práticas dos tempos de mobilidade.



FIGURA 2 – Imagens dos trabalhos da intervenção O que te move – À esquerda, trabalho *Mini mundo*, de NIXE, silicone adesivo e caneta sobre acetato aplicado sobre janela do ônibus Linha 51 do MOVE (foto: Elisa Campos); à direita acima, trabalho *Acon(chegar) e partir*, de Alice Santos, bordado sobre almofada, instalada no bundoril da estação UFMG do MOVE (foto: Nathaly Ferreira); à direita abaixo, trabalho *Em quadrados*, de Nathaly Ferreira, molduras sobre vidro da estação UFMG do MOVE (foto: Elisa Campos).

Conclusão

A proposição da tríade teoria/política/prática sobre tempos da mobilidade é apenas mais um passo para a consolidação do campo da mobilidade urbana e um convite à reflexão e à exploração de novas conexões. Pensar nos tempos de outras mobilidades que não apenas a urbana e explorar as especificidades temporais associadas à mobilidade de subpopulações específicas (gênero, idade, classes sociais) são apenas algumas possibilidades.

A dimensão do tempo, expressa em termos de distância ou de velocidade (podendo se desdobrar em ritmo), é a essência da vida cotidiana da cidade, e essa essência tem feito surgir ideias importantes de cidade, como a “cidade compacta” (de proximidade) e a “cidade lenta”. Considerar o tempo como uma interessante dimensão articuladora da mobilidade pode vir a ser uma abertura para romper esse sistema fechado expresso nos círculos viciosos entre produção do espaço e mobilidade. O tempo parece ser uma barreira que impediu que a exclusão espacial e o esgarçamento urbano aniquilassem o cotidiano das pessoas obrigadas a viver na cidade distante. Se o tempo foi de fato essa barreira, pode vir a ser o elemento transformador, por sua reapropriação simbólica em ideias como “cidade a 30 minutos” ou “cidade a 30 km/h”, onde o tempo (como velocidade) também se presta a um papel transformador do imaginário, que procura resgatar a “cidade pedestre” sufocada pela “cidade motorizada”.

Se é comumente aceita, no campo dos estudos socioespaciais, a constatação da forte relação existente entre os processos econômicos, as políticas urbanas e de mobilidade e os espaços produzidos, parece ser relevante propor o esboço de uma “teoria dos tempos da mobilidade”.

Mas como aprofundar essas ideias esboçadas no campo teórico? Além da diferenciação dos tempos, parece que seria possível associar processos socioespaciais (ou sociotemporais) às dimensões distância, velocidade e ritmo. Identificar as especificidades do comportamento espaço-temporal de homens, mulheres, crianças, jovens, adultos, idosos, classe trabalhadora, profissionais liberais, pobres, classe média, ricos, entre outros, poderia ser uma linha a ser explorada com os prismas espaço-temporais de Hägerstrand. Reconhecer as diferenças dos tempos (quantitativa e qualitativamente) pode estimular abordagens mais antropológicas.

Outros aspectos possíveis de ser explorados são as novas dimensões temporais e novas ferramentas de análise. A dimensão “aceleração”, que o alemão Hartmut Rosa

utiliza na sua crítica social do tempo, pode trazer algumas questões interessantes para dialogar com a proposta das “desvelocidades”, já que pode ser entendida como uma desaceleração da cotidianidade. Por sua vez, ainda pouco explorada no Brasil, a ritmálise proposta por Henri Lefebvre nos anos 1980 pode vir a ser uma nova ferramenta que explicita as eurritmias e arritmias urbanas.

Mas o maior desafio teórico para a construção de uma teoria dos tempos de mobilidade parece ser a grande dificuldade em separar esses tempos de deslocamento dos tempos cotidianos, o que induz a abordagens mais amplas dos tempos urbanos e tempos sociais. Essa parece ser a mesma dificuldade que se enfrenta ao se tratar das políticas temporais. Se uma das conclusões possíveis desse artigo é a evidente relevância de se explorar as políticas temporais na realidade brasileira, as políticas dos tempos de deslocamento parecem estar indissociadas de outras temporalidades sociais.

Uma importante inovação proposta neste texto é a associação entre teoria, política e prática. Essa proposta inovadora amplia a necessidade de se consolidar esse novo campo. Além das pequenas práticas sociais apresentadas, é preciso reconhecer e estudar o recente interesse pelo tema de mobilidade urbana na atuação política de coletivos da sociedade civil, que parecem extrapolar as práticas apenas reivindicatórias. Muito da transformação desejada depende de formas inovadoras de atuar sobre o imaginário urbano, em que os atores mais inusitados podem vir a fazer diferença: crianças, artistas e movimentos de gênero podem surpreender a todos, ao apontar o dedo para a necessidade de apropriações do espaço ou do tempo de forma mais equitativa e justa.

Um longo caminho se vislumbra, e fiquemos satisfeitos se esses três pequenos passos representarem apenas o começo de uma fértil caminhada. Que outros se juntem, com suas reflexões e questões, pois tempo não nos faltará! Os caminhos para que as cidades cheguem às desvelocidades serão longos, mas, se percorridos lentamente, darão fruto.

Pensar cidades possíveis sempre remete a Ítalo Calvino, com suas Cidades Invisíveis, especialmente nessa passagem sobre Fedora, convidada a fechar esse artigo:

No centro de Fedora, metrópole de pedra e cinzenta, há um palácio de metal com uma esfera de vidro em cada cômodo. Dentro de cada esfera, vê-se uma cidade azul que é modelo para outra Fedora. São as formas que a cidade teria podido tomar se por uma razão ou outra não tivesse se tornado o que é atualmente. (CALVINO, 2003, p. 34).

Sonhemos outras Fedoras!

Referências

AMARAL, Marcelo Cintra do. *A mobilidade da cidade aos pedaços: espaço-tempo-corpo dos deslocamentos em Belo Horizonte*. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências – IGC, Universidade Federal de Minas Gerais.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus Editora, 2004.

AUGÉ, Marc. *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: EDUFAL/UNESP, 2010.

CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003.

CAMPOS, Elisa (Org.) *O que te move?* Catálogo de ação. 2016.

CNT - Conseil National des Transports. *Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports*. BAILLY Jean-Paul; HEURGON Edith (Coords.). Paris: Editions de l'aube, 2001.

EWING, Reid H. *Traffic calming: state of the practice*. Washington (EUA): Institute of Transportation Engineers, 1999.

HÄGERSTRAND, Torsten. What about people in regional science? *Papers of the Regional Science Association*, v. 24, 1970. p 7-21.

ILLICH, Ivan. *Energia e equidade*. IN: LUDD, Ned. *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.

DINUCCI, Aldo Lopes Kairós. Retórica e ética em Górgias de Leontinos Kairos. *Controvérsia*, v. 4(1). São Leopoldo: Unisinos, 2008.

GALLEZ, Caroline; KAUFMANN, Vincent. Aux racines de la mobilité en sciences sociales. IN: FLONNEAU, Mathieu; GUIGUENO, Vincent. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2009, p. 41-55.

GRUPO PORO. Manifesto - Por uma cidade lúdica e coletiva, por uma arte pública, crítica e poética. *Revista UFMG*, Belo Horizonte, v. 20, n.1, p. 78-89, jan./jun. 2013.

GRUPO PORO. *Intervalo, Respiro, Pequenos deslocamentos: Ações poéticas do Poro organização: Brígida Campbell, Marcelo Terça-nada*. São Paulo: Radical Livros, 2011.

KAUFMANN, Vincent. (2014). Mobility as a Tool for Sociology. *Sociologica*, 1/2014. Bolonha: Società editrice il Mulino, 2014.

LEFEBVRE, Henri. *La Production de L'espace*. Paris: Ed. Anthropos, 2000.

MALLET, Sandra. *Aménager les rythmes: politiques temporelles et urbanisme. Espaces-Temps.net*, 2013.

MUNCH, Emmanuel. *Penser l'organisation métropolitaine des horaires de travail pour une meilleure gestion des mobilités pendulaires* (mémoire de master). Paris: École des Ponts, 2013.

OFFNER, Jean-Marc. L'urbaniste? Un ajusteur de distances. *Urbanisme*, Paris, n. 372, p. 56-57, 2010.

OLLIVRO, Jean. *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*. Rennes: Presses Universitaire de Renne, 2000.

ORFEUIL, Jean-Pierre. *L'automobilité en France: comportements, perceptions, problèmes, perspectives. Le Journal de l'IVM*. Paris: 2005.

SANTOS, Boaventura de Sousa (2002). Para uma sociologia das ausências e uma sociologia das emergências. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 63, 237-280.

SANTOS, Milton. O tempo nas cidades. *Ciência e Cultura* [online]. 2002, v.54. p. 21-22.

SANTOS, Milton. *A Natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SCHLABBACH, K. *Shared Space*, 2012.

VASSALO, Patrick. Ville et politiques temporelles. *Mouvements*, n. 39/40. Paris: La Découverte, 2005.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

WIEL, Marc. *Vitesse ou densité*. 2006.

WIEL, Marc. *Questions de mobilité – la mobilité en question*. Apostila do curso (capítulo 1). Brest: Institut de Géoarchitecture de Brest, 2005. não publicada.

WIEL, Marc. *La transition urbaine – ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Paris: Sprimont: Architecture + Recherche / Pierre Mardaga, 1999.

WIEL, Marc. *Ville et automobile*. Paris: Descartes & Cie, 2002.