



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input checked="" type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Experiências de mobilidade/espacialidade na metrópole

Mobility / spatiality experiences in the metropolis

Experiencias de movilidad / espacialidad en la metrópoli

ZIONI, Silvana (1)

(1) Professor Doutor, Universidade Federal do ABC – UFABC, Santo André, SP, Brasil; e-mail:
silvana.zioni@ufabc.edu.br



Experiências de mobilidade/espacialidade na metrópole

Mobility / spatiality experiences in the metropolis

Experiencias de movilidad / espacialidad en la metrópoli

RESUMO

Este artigo apresenta o caso da Avenida Paulista - a construção política de uma espacialidade diferenciada - que enquanto 'centralidade' torna-se atraente e atração para todos e assim passa a ser apropriada pelas massas, indiferenciadas geradoras de deslocamentos e mobilidades. Sendo assim, a Avenida Paulista se apresenta como um interessante objeto de estudo e de experimentação da abordagem que parte da observação das dimensões do cotidiano, das experiências de espacialidade e mobilidade e das relações entre elas. Busca-se debater sobre as virtudes da acessibilidade ampliada na construção de espacialidades e questionar até que ponto as experiências de mobilidade conseguem romper a construção da espacialização exclusiva.

PALAVRAS-CHAVE:

apropriações, mobilidade, espacialidade.

ABSTRACT

This article presents the case of Avenida Paulista - the political construction of a differentiated spatiality - that while 'centrality' becomes attractive and attraction for all and thus comes to be assimilated by the masses, generating undifferentiated displacement and mobility. Thus, the Paulista Avenue presents itself as an interesting object of study and experimentation of the approach starts from the observation that the dimensions of everyday life, the experiences of spatiality and mobility and the relationships between them. Seeks to discuss the virtues of accessibility expanded in constructing spatiality and question the extent to which experiences of mobility can disrupt the construction of exclusive spatialization.

KEYWORDS:

appropriations, mobility, spatiality.

RESUMEN:

En este artículo se presenta el caso de la Avenida Paulista - la construcción política de una espacialidad diferenciada - que mientras que 'centralidad' se convierte en atractivo y atractivo para todos y por lo tanto viene a ser asimilada por las masas, generando desplazamiento indiferenciado y movilidad. Por lo tanto, la Avenida Paulista se presenta como un interesante objeto de estudio y experimentación del método se inicia desde la observación de que las dimensiones de la vida cotidiana, las experiencias de la espacialidad y la movilidad y las relaciones entre ellos. Trata de hablar de las virtudes de la accesibilidad expandidas en la construcción de la espacialidad y cuestionar la medida en que las experiencias de movilidad pueden interrumpir la construcción de espacialización exclusiva.

PALABRAS CLAVE:

apropiaciones, la movilidad, la espacialidad.

1. INTRODUÇÃO

As relações entre espacialidade e mobilidade, como elementos que incidem sobre a ressignificação dos espaços públicos na metrópole contemporânea, exigem superar as interpretações apenas fundadas nas experiências trazidas pelos impactos da motorização nas cidades e no crescente predomínio dos deslocamentos individuais como responsáveis pelo declínio da qualidade da cidade de abrigar o encontro e convivência entre diversidades sociais e a tolerância para com o estranho e o diferente e que, portanto vão merecer a atenção de outros campos disciplinares.

Não que a prevalência e privilégio das mobilidades individuais propiciadas pelo automóvel não tenha colaborado na constituição de muitas e críticas espacialidades nas nossas cidades, mas devem ser também considerada a colaboração de outros suportes tecnológicos e de dinâmicas sócioespaciais no acirramento do individualismo, da reclusão e de desvalorização dos espaços públicos.

A velocidade e diversidade dos fluxos e as formas de interações sociais, simultânea e paradoxalmente, aproximam e distanciam os indivíduos atravessando e alterando fronteiras físicas e sociais; aumentam a centralidade econômica dos espaços urbanos e a complexidade dos fenômenos; tendem a reduzir as experiências sensoriais dos indivíduos; homogeneizam gostos e consumos; ampliam o embotamento das subjetividades em relação aos problemas do mundo, acirrando diferenças, conflitos e radicalismos localizados.

E, do mesmo modo, operam mecanismos de aproximação relacional e de configuração de identidades através de formas renovadas de apropriação dos espaços públicos propiciadas pela própria vivência cotidiana na cidade onde se inserem, entre outras, práticas culturais e de lazer, a festa e o protesto como eventos pontuais que permitem reatualizar em outros moldes a visibilidade pública de protestos e manifestações de identidades sociais. Nestas imbricações de fronteiras e experiências vivenciais, as espacialidades contemporâneas são prenes de conflitos, contradições, desconexões, disjunções, ou seja, de temporalidades diversas e fragmentadas.

Um exercício analítico¹, que teve a Avenida Paulista em São Paulo como objeto, permitiu observar e refletir sobre as experiências de mobilidade/espacialidade na metrópole, especialmente quando algumas formas de apropriações sociais por grupos e categoriais sociais diversos passam a ser incrementadas pela ampliação da rede de transporte coletivo, da melhoria de passeios e da iluminação pública, e ao mesmo tempo confrontam as representações simbólicas construídas historicamente em torno de uma espacialidade elitizada e uma mobilidade excepcional. Como se essas experiências de espacialidade/mobilidade passassem a representar novos 'lugares' com significados diferenciados, mas compartilhados simultaneamente com os anteriores significados.

¹ 'Avenida Paulista, experiências de mobilidade, experiências de espacialidades' de autoria de Silvana ZIONI e Volia KATO (2012) foi um dos resultados da pesquisa 'Espaços públicos: relações e articulações entre campos disciplinares - teorias e projeto', coordenado por L. G. R. CASTRO, realizada com auxílio financeiro do CNPQ e do Fundo Mackenzie de Pesquisa. Versão parcial deste artigo foi apresentada na XV ANPUR, Recife, 2013.



Encontramos então na Avenida Paulista vários exemplos de espacializações conflituosas, de trajetórias múltiplas, de simultaneidade de temporalidades distintas percebidas na metrópole, e características das sociedades contemporâneas, que com o aporte de diversos autores – Agier (2009), Certeau (2011), Creswell (2011), Carmo (2009) -, nos fazem concordar com Lussault (2009) ao afirmar que “[...] *as tensões entre os grandes princípios espaciais aparentemente contraditórios, de conteúdo ideológico, de normas e regulações, de tecnologias e práticas [...] alimentam-se mutuamente mais do que se contrapõem.*”

O caso da Avenida Paulista trata de uma construção política de uma espacialidade diferenciada - que vai representar a importância reservada a excepcionais exclusivas e aos privilégios em nossa sociedade, e que ao mesmo tempo, forja-se em contradições, visto que enquanto ‘centralidade’ essa espacialidade se torna atraente e atração para todos - simultaneidade de trajetórias múltiplas - e assim passa a ser apropriada pelas massas, portanto pelos comuns, indiferenciados geradores de deslocamentos e mobilidades. Sendo assim, a Avenida Paulista se apresenta como um interessante objeto de estudo e de experimentação da abordagem que parte da observação das dimensões do cotidiano, das experiências de espacialidade e mobilidade e das relações entre elas. E desse modo, busca-se debater sobre as virtudes da acessibilidade ampliada na construção de espacialidades e questionar até que ponto as experiências de mobilidade conseguem romper a construção da espacialização exclusiva.

2. Espacialidades e mobilidades

As articulações entre o social e o espacial se expressam através de apropriações desiguais dos lugares físicos da cidade, definindo a conformação das segregações urbanas, ao mesmo tempo em que no plano do ‘vivido’ se materializam nas ‘disputas por territórios’ através de regulações de comportamentos, vigilância e confrontos. “*A cidade que a rua revela sinaliza, assim, dilemas e possibilidades históricas que são as do urbano que essa rua e essa cidade anunciam no plano do vivido.*” (Frehse, 2011, p. 33). As contradições sociais se manifestam tanto num plano maior das articulações das espacialidades da cidade quanto, nas dimensões da vida onde as trajetórias e os ritmos dos deslocamentos - as cadências repetitivas das rotinas ou as cadências soltas do lazer e do flânar - se realizam como comportamentos regrados ou como apropriações espontâneas dos lugares, onde o imprevisível e as lutas simbólicas acontecem.

Sendo assim, na vida cotidiana, a composição de temporalidades e espacialidades de cada situação expõe simultaneamente as contradições sociais e as condições e possibilidades de seu enfrentamento. E é este o duplo desafio investigativo: desvendar como a sociedade se expressa no cotidiano e em que aspectos o cotidiano carrega os germens da transformação social.

Neste artigo busca-se destacar como as potencialidades implícitas da noção de urbano - as simultaneidades e encontros, a diversidade e a igualdade mediada por regras civildade se expressam nos espaços públicos. Seu objetivo é tentar observar na emblemática Avenida Paulista certas experiências de espacialidade e de mobilidade particulares. Parte-se da hipótese que tais experiências e suas atribuições de sentido, socialmente construídas, carregam implícitos conflitos e mediações; fazem parte de um jogo com regras que buscam garantir as estratificações sociais, mas que não conseguem evitar o imprevisto, a aproximação de afinidades ideológicas e sociais e o confronto das diferenças. Neste jogo, as estruturas de mobilidade e os fluxos de deslocamentos desempenham um papel estratégico.

Para tanto, recorre-se a alguns autores, entre os quais Renato do Carmo (2009) que reafirma a noção de que o espaço social, como uma composição complexa e não linear de escalas físicas, aparece como um campo de tensão no qual os elementos tanto se colidem quanto se aproximam. Ao contrário das análises que previam o desaparecimento dos espaços relacionais e de identidade na sociedade moderna, o que transparece neste olhar é que a velocidade dos fluxos de comunicações virtuais e das mobilidades físicas não destruiu os lugares enquanto espaços de proximidade relacional² mas reforçaram a criação incessante de novas espacialidades e ressignificação de espacialidades antigas, tornando estas duas categorias de análise cada vez mais indissociáveis. *“Espaço é o efeito produzido pelas operações que o orientam, o circunstanciam, o temporalizam e o levam a funcionar em unidade polivalente de programas conflituais ou de proximidades contratual.”* (Certeau, 2011, p. 184)

O espaço é animado pelos fluxos e movimentos que nele se desdobram. Enquanto *‘lugar praticado’* o espaço é dual e operacional, apresentando as contradições dinâmicas entre cada delimitação e os vários movimentos e, portanto, significados e normas, representações de espacialidades e mobilidades experimentadas. E, ainda que *“um lugar é a ordem (seja qual for) segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência”* (Idem, ibidem)³, as experiências de espacialidade e mobilidade são simultâneas e descontínuas.

Considerando que, *“a rua geometricamente definida por um urbanismo é transformada em espaços pelos pedestres”* (Idem, ibidem), haverão tantos espaços vividos e experimentados conforme os diferentes ritmos dos trajetos, as cadências cotidianas dos pedestres, dos transeuntes, do flâneur. E ainda, a variedade de situações que se apresentam dadas pelos momentos e interações possíveis nas relações dos indivíduos com suas circunstâncias urbanas e dos cidadãos com sua cidade, pode-se imaginar em quantas distintas e diferentes espacialidades, mobilidades, territórios a rua se transforme, pois num mesmo lugar podem coexistir tantas regiões quanto forem as interações ou encontros (Idem, p.194).

Na perspectiva da antropologia Agier (2009) indica uma tipologia de situações, para descrever as relações entre os indivíduos e seu contexto urbano – entre indivíduo, espaço e a efetividade de um vínculo social – onde se privilegia o conceito de *‘relação’* em contraponto a de *‘espaço’*, ainda que utilize os conceitos de *‘região’* que contem referências espaciais, *‘situação’*, que configura interações além das referências espaciais, e de *‘redes’*, que contem também referências espaciais espacialmente as de mobilidade. Admitindo que nem todas as formas urbanas carregam o mesmo potencial de interação, de apropriação e de uso pelos cidadãos, a tipologia permitiria distinguir as diferentes formas de apropriação, pois afinal seriam elas que fazem com que os espaços públicos se tornem espaços da política ou da (expressão da) cultura⁴.

² O autor situa de maneira pertinente o fato de que mesmo os lugares de passagem como aeroportos, estações de transportes, etc, considerados por muitos autores como *‘não-lugares’*, não substituíram as outras experiências espaciais da cidade e também são lugares como todos os outros, no sentido em que aí existem relações sociais e vivências locais.

³ O texto continua com interessante observação: *“Aí se acha portanto excluída a possibilidade, para duas coisas, de ocuparem o mesmo lugar.”* (Certeau, 2011, p. 184).

⁴ As manifestações de rua são uma dimensão da cultura das cidades, como exemplifica Agier (2009, p. 132) citando as praças Bastille (Paris), Zocalo (Cidade do México) e Tien Na Men (Beijing).

Por outro lado, o olhar de um geógrafo, Tim Creswell ⁵, permite entender que a mobilidade, assim como o espaço, o lugar e o território envolvem uma hierarquia de inclusão e exclusão. Assim, caberia ainda distinguir mobilidades emergentes, dominantes e residuais; o sentido de coexistência entre passado, presente e elementos de futuro e suas fricções que se defrontam com limites e barreiras físicas e simbólicas, na medida em que as fronteiras surgem em toda parte: as verticais, as comunidades ‘gradeadas’ e que os investimentos em segurança são cada vez maiores ⁶.

Mais uma vez concordamos com Creswell, entendendo mobilidade fundamentalmente ‘relacional’, como a interconexão entre o corpo humano e o mundo exterior, e os deslocamentos como interpretações, percepções e apropriações do espaço. “*A mobilidade, num mundo onde pessoas e objetos estão intimamente conectados, não é evidentemente uma capacidade inerente ao corpo humano, mas a resultante de uma multiplicidade de interfaces entre homem e ambiente.*” (2004, p. 150)

Creswell considera ainda o conceito de ‘capital mobilidade’, estabelecido por Bauman ⁷ como um fator de estratificação social, visto que existe uma forte relação entre a mobilidade de uns e a imobilidade de outros. Ou seja, o padrão de mobilidade de boa parte da população urbana estaria longe de evidenciar direitos, liberdade ou cidadania; e tampouco se expressa apenas em termos da oposição entre ‘pessoas hipermóveis’ e ‘pessoas imóveis’, mas principalmente em função de suas experiências de mobilidade. O autor destaca a contradição existente entre a “[...] *idéia da mobilidade enquanto capacidade individual e universal dos corpos humanos, e a hierarquia social que descreve a fratura do mundo contemporâneo entre indivíduos que vivem diferentemente a mobilidade*” (Creswell, 2004, p. 153). Desse modo, entendemos que sendo a mobilidade um produto social, “[...] *não apenas como uma liberdade, um instrumento ou um símbolo, cabe ser considerada como uma ‘função no campo do poder e que afeta a noção do próprio movimento’ e sendo assim, que seja regulada por convenções e instituições que lhes dê sentido[...]*” (idem: 152).

E, ainda, conforme Creswell não é possível compreender a mobilidade “sem reconhecermos que existem em inter-relação e em relação com várias formas de fixides”, onde se incluem o espaço e suas infraestruturas, além da imobilidade do outro. Sendo a mobilidade um recurso apropriado de forma diferenciada, “a velocidade de uma pessoa é a lentidão de outra”. Uns movimentam-se de tal modo que fazem com que outros permaneçam fixos no lugar (2009, p.

⁵ Autor de muitos livros, entre eles *Mobility in the Modern Western World* (Routledge, 2006), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* (Ashgate, 2011), o geógrafo inglês tem se dedicado ao estudo da influência do espaço na cultura e na sociedade ocidental e mais especificamente os significados entre mobilidade e relações de poder. Para o autor as práticas de mobilidade são fundamentalmente ideológicas, e que a associação das noções de liberdade, cidadania e mobilidade, que prevalece no contexto liberal, implica que a mobilidade-liberdade estaria incluída no corpo de cada um, praticamente como um atributo natural (Creswell, 2004, p. 149). Partindo dessa visão poderia se entender tanto por um lado, a idéia de uma mobilidade metrificada conforme a capacidade de deslocamento do corpo humano, quanto por outro lado, a vertente que entende a mobilidade condicionada pela esfera pública.

⁶ Tereza Pires Caldeira e Setha Low desenvolvem estudos exemplares sobre o fenômeno das ‘barreiras’ ou ‘muros urbanos’, respectivamente nos contextos brasileiro e norte-americano, desmistificando a justificativa ideológica de salvaguarda da violência urbana que é utilizada pelos moradores destes empreendimentos. Através de um olhar antropológico, Low em seu livro *Behind the Gates* (New York: Routledge, 2004) mostra como a valorização simbólica que é conferida aos diferentes espaços da cidade se faz à partir das posições de classe social e se reproduz através das vivências cotidianas como contradições e/ou conflitos.

⁷ Refere-se a obra *Modernidade Líquida* de Zygmunt Bauman, editado em 2001 pela Jorge Zahar Editor.

25). Por isso mesmo, “as mobilidades são simultaneamente produtos e elementos de produção de relações de poder” (Idem, p. 37).

Um cronista da imprensa paulistana usa de ironia para descrever a experiência de mobilidade na metrópole: “O único momento em que vislumbramos uma sociedade igualitária é na hora do rush: todo mundo parado, respirando o mesmo monóxido de carbono. A cidade não existe como um espaço comum: é a distância que nos separa uma ausência ou, então, um obstáculo” (Prata, 2012)⁸.

É possível portanto transpor essa experiência para a Avenida Paulista, que assim se presta como exemplo das espacializações conflituosas, das trajetórias múltiplas, da simultaneidade de temporalidades distintas percebidas na metrópole. Pois como afirma Lussault:

As sociedades contemporâneas são caracterizadas pelas tensões entre os grandes princípios espaciais aparentemente contraditórios, de conteúdo ideológico, de normas e regulações, de tecnologias e práticas, sendo que esses princípios articulados entre si e alimentam-se mutuamente mais do que se contrapõem. (2009, p. 214-215)

Nesse sentido, a Avenida Paulista nos apresenta como um interessante objeto de estudo e de experimentação da abordagem que pretendemos construir - partindo da observação das dimensões do cotidiano, buscar perceber as experiências de espacialidade e mobilidade e as relações entre elas.

3. Observando as dimensões do cotidiano

Vamos tentar perceber que a despeito das normativas, simbologias, instituições, projetos e gestões construídos para a Avenida Paulista, são múltiplas as apropriações que lhe caracterizam, e via de regra como tensões. Lussault (2009, p. 214-215) destaca algumas tensões – coespacialidade, luta pelo espaço, separação, limitação, restrição de acesso - mas, nossa tarefa primeira é identificar algumas formas de apropriação do espaço público caracterizadas pela tensão do deslocamento e pela tensão da transformação do lugar.

Essa tarefa buscou se apoiar em uma tipologia de ‘situações elementares do cotidiano’, proposta por Agier (2009) para descrever as relações entre os indivíduos e seu contexto urbano.

Ao longo dos dias, como no mundo em geral, cada um de nós se encontra em uma cadeia de situações interativas que espontaneamente nos distingue uns aos outros, segundo os lugares, as atividades, os horários e as pessoas envolvidas, ou como uma combinação particular de todas essas determinações. (p. 55)

Seriam quatro as situações elementares - situação ordinária, situação extra-ordinária, situação de passagem e situação ritual – que definem a dimensão relacional do cotidiano urbano, e onde se encontram os diferentes momentos de interação dos cidadãos com sua cidade e das interações entre cidadãos na cidade, ou seja, uma combinação das determinações indivíduo, espaço e sociedade.

Enquanto a primeira – situação ordinária - descreve as interações regulares e repetitivas e as sociabilidades normatizadas, como são os afazeres cotidianos, ou o trabalho e o ir para o trabalho; a segunda categoria – situação extra-ordinária - indica as situações imprevistas ou

⁸ Antônio Prata assinou a crônica “Querida e horrorosa cidade” (FOLHA DE SÃO PAULO, Cotidiano, página C2, edição de 25 de janeiro de 2012).

acidentais, circunstâncias fortuitas que colocam o indivíduo frente a reações inesperadas, menos reguladas ou mediações sociais previsíveis.

A situação de passagem caracteriza principalmente por situações vividas nos limites espaço-temporais dos percursos, das situações em trânsito, nos espaços de mobilidade, sendo essencialmente marcadas pela relação indivíduo / espaço, e ainda que possam ocorrer cotidianamente e com regularidade, estão menos submetidas à mediação social.

Já as *situações rituais* se caracterizam por eventos efêmeros, e menos vinculados às regulações do cotidiano. Como encontro simbólico dos indivíduos e a coletividade, essas são as situações de expressões espontâneas, das festas, ritos religiosos, das comemorações, quando uma ordem específica de relações e de identidade se cria, tornando possível uma definição consensual sobre diversas formas limítrofes excepcionais, sendo o carnaval sem melhor exemplo. Representam, por isto mesmo, rupturas nos movimentos repetitivos do cotidiano criando um tempo de duração efêmera, onde novas relações de significados simbólicos compartilhados são vivenciadas.

Essas categorias, que segundo o autor revelam aspectos reais e dinâmicos da vida urbana, nos remetem imediatamente a diversas situações que se configuram no espaço público delimitado como Avenida Paulista, e servem como uma matriz de interpretação dos episódios ocorridos, apropriações e situações vividas, dos 'lugares' que se constituíram com novos significados e que passaram a ser compartilhados ou identificados pelos cada vez mais numerosos populares, passantes, usuários, frequentadores, visitantes, moradores da Paulista.

Como instrumento que permite sistematizar a identificação e descrição de situações vivenciadas no cotidiano que articulam relações sociais e espacialidades, a Tabela 1 apresenta, a partir de algumas categorias propostas por Agier, uma primeira aproximação do processo de leitura e análise das dimensões do cotidiano, onde se reconhecem as particulares experiências da espacialidade vinculadas a diferentes formas de mobilidade. Diferentes situações de apropriação do espaço público, que muitas vezes insinuam tensões entre mobilidades e espacialização, foram descritas e sistematizadas nas categorias - *ordinária, extraordinária, de passagem e ritual*. O registro dessas diversas situações de apropriação do espaço público revela um imenso repertório de experiências cotidianas de uso e apropriação do espaço público que merecem ser exploradas e aprofundadas, por meio de outros recursos metodológicos capazes de traduzir as diferentes temporalidades que se cruzam nas situações de cotidiano, das motivações subjetivas dos agentes sociais envolvidos e dos significados simbólicos do espaço tanto nos seus elementos físicos quanto relacionais.

Este segundo momento metodológico trará subsídios e alavancará a análise da complexidade social nas dimensões verticais e horizontais presentes na vida cotidiana. Entendendo como dimensões verticais as manifestações de temporalidades históricas diversas sobre o presente, e as dimensões horizontais os ritmos e tempos não coincidentes no plano das vivências cotidianas, como nos ensina Martins (2000, p. 120) que enfatiza, referenciado a Henri Lefebvre, os aspectos horizontais e verticais da realidade social e a importância de se recuperar as temporalidades desencontradas e coexistentes.

Olhar para o cotidiano observando as dimensões retalhadas da vida social pressupõe uma intenção de desvendar os enigmas escondidos nos movimentos de repetição e rupturas baseada no pressuposto de que a reprodução social que acontece no cotidiano contém as contradições mais amplas da própria sociedade e neste sentido, a busca de realização de

necessidades não satisfeitas que se repercutem em embates e confrontos sutis e/ou declarados e, nestes movimentos se colocam as possibilidades da transformação social.

Tabela 1 Situações de apropriação do espaço público

Situação de apropriação do espaço público – Ordinária			
<i>Espaços formais</i>	<i>Espacialidades observadas</i>	<i>Dimensões do cotidiano simultâneas e/ou descontínuas</i>	<i>Lugar praticado</i> - processos e interações - a combinação particular dessas dimensões
Concentração de edifícios comerciais e de serviços – atividades e empregos terciários	Os percursos ao trabalho e os intervalos entre períodos de trabalho	<p><i>Os lugares:</i> as calçadas e travessias, as galerias e átrios dos edifícios, as paradas de ônibus, as entradas do metrô.</p> <p><i>Os horários:</i> a entrada e saída do trabalho e estudo, os intervalos do almoço e do café; o fim de expediente</p> <p><i>As atividades:</i> o caminhar, o deslocamento, os tempos de espera dos transportes, as conversas, o contemplar, a leitura, a comprar de jornais e revistas, o olhar vitrines, as comprar, o fumar, o beber, etc.</p> <p><i>As pessoas envolvidas:</i> indivíduos, colegas de trabalho e de estudo, amigos, familiares</p>	<p><i>As interações entre cidadãos na cidade:</i> isolamento, copresença compartilhamento de significados, disputa pelo espaço</p> <p><i>As interações dos cidadãos com sua cidade:</i> separação, coespacialidade, percepções e interpretações do espaço - apropriações do espaço / limitação e restrição de acesso</p> <p><i>As regulações dessas dimensões:</i> os fluxos de pedestres e veículos, a sinalização de trânsito, a organização das filas, a segurança pública, a regulação das manifestações, a distribuição dos mobiliários urbanos, os limites das propriedades privadas</p>
Concentração de equipamentos de lazer e cultura – museus, centros culturais, cinemas e livrarias	Os percursos aos locais de interesse - o simples passear ou 'flanar', o turismo, e os percursos dos esportistas	<p><i>Os lugares:</i> as calçadas e travessias, as galerias e átrios dos edifícios e calçadas fronteiriças, as entradas do metrô, as paradas de ônibus, as praças, os espaços pactuados para encontros</p> <p><i>os horários:</i> entrada e saída dos eventos, os percursos pós período de trabalho ou estudo, os fins de semana</p> <p><i>as atividades:</i> o caminhar, o deslocamento, os tempos de espera dos transportes, as conversas, o contemplar, a leitura, a comprar de jornais e revistas, o olhar vitrines, as comprar, o fumar, o beber, etc.</p> <p><i>as pessoas envolvidas:</i> indivíduos, amigos, grupos, familiares</p>	<p><i>As interações entre cidadãos na cidade:</i> isolamento, copresença compartilhar significados, lutar pelo espaço</p> <p><i>As interações dos cidadãos com sua cidade:</i> separação coespacialidade, percepções e interpretações do espaço - apropriações do espaço / limitação e restrição de acesso - os pontos de encontro, as filas</p> <p><i>As regulações dessas dimensões:</i> os fluxos de pedestres e veículos, a sinalização de trânsito, a segurança pública, a organização das filas, a distribuição dos mobiliários urbanos, os limites das propriedades privadas</p>

[continuação]

Situação de apropriação do espaço público – Extraordinária

<i>Espaços formais</i>	<i>Espacialidades observadas</i>	<i>Dimensões do cotidiano simultâneas e/ou descontínuas</i>	<i>Lugar praticado</i> - processos e interações - a combinação particular dessas dimensões
Concentração de edifícios com forte representação simbólica - atividades de comando e de poder político, econômico, atividades culturais	A presença de diversos atores e grupos sociais A performance de artistas de rua, de esportistas As manifestações espontânea e eventuais	<i>Os lugares:</i> as calçadas e travessias, as galerias e átrios dos edifícios e calçadas fronteiriças, as entradas do metrô, as paradas de ônibus, as praças, os espaços pactuados para encontros <i>os horários:</i> os horários de expediente, os fins de expediente, a noite e a madrugada os finais de semana, <i>as atividades:</i> a manifestação, a exposição, a performance, a contemplação o fotografar, a conversa, o beber, o fumar <i>as pessoas envolvidas:</i> indivíduos, grupos, amigos, familiares	<i>As interações entre cidadãos na cidade:</i> isolamento, copresença compartilhamento significados, disputa pelo espaço <i>As interações dos cidadãos com sua cidade:</i> separação coespacialidade, percepções e interpretações do espaço - apropriações do espaço / limitação e restrição de acesso - os pontos de encontro <i>As regulações dessas dimensões:</i> os fluxos de pedestres e veículos, a sinalização de trânsito, a segurança pública, a organização das filas, a distribuição dos mobiliários urbanos, os limites das propriedades privadas

Situação de apropriação do espaço público – Passagem

<i>Espaços formais</i>	<i>Espacialidades observadas</i>	<i>Dimensões do cotidiano simultâneas e/ou descontínuas</i>	<i>Lugar praticado</i> - processos e interações - a combinação particular dessas dimensões
Eixo de ligação viária e de transporte – calçadas e travessias adequadas para o deslocamento a pé, via arterial inter bairros; faixa de circulação preferencial de ônibus, trecho do sistema metrô; faixa de circulação eventual de bicicletas	Fluxos de pedestres, veículos e ônibus Fluxos de passageiros da rede integrada de metrô e trem Fluxos de ciclistas	<i>Os lugares:</i> as calçadas e travessias, as vias e faixas de circulação, as paradas de ônibus, as entradas, estações e vias do metrô, as faixas cicloviárias temporárias <i>Os horários:</i> os horários de pico os horários entre-pico os horários fora de pico os horários regulamentados <i>As atividades:</i> o caminhar, o deslocamento, os tempos de espera dos transportes <i>As pessoas envolvidas:</i> pedestres, passageiros, motoristas, agentes de trânsito e transporte	<i>As interações entre cidadãos na cidade:</i> isolamento, copresença compartilhamento de modos de transporte. disputa pelo espaço / sistema de transporte – calçada, via, ônibus, metrô <i>As interações dos cidadãos com sua cidade:</i> separação coespacialidade, percepções e interpretações do espaço - apropriações do espaço / sistema de transporte limitação e restrição de acesso aos sistemas de transporte <i>As regulações dessas dimensões:</i> os fluxos de pedestres e veículos, a sinalização de trânsito, a segurança pública, a organização das filas, a distribuição dos mobiliários urbanos

[continuação]

Situação de apropriação do espaço público – Ritual / Simbólica

Espaços formais	Espacialidades observadas	<i>Dimensões do cotidiano simultâneas e/ou descontínuas</i>	<i>Lugar praticado</i> - processos e interações - a combinação particular dessas dimensões
Concentração de edifícios com forte representação simbólica - atividades de comando e de poder político, econômico, e atividades culturais	As manifestações políticas, sociais e culturais	<p><i>Os lugares:</i> espaços regulamentados - faixas ou pistas de circulação; espaços adaptados para o evento – palcos, portais</p> <p><i>Os horários:</i> calendário oficial</p> <p><i>As atividades:</i> a manifestação, contemplar as performances, fotografar,</p> <p><i>As pessoas envolvidas:</i> grupos, indivíduos, amigos, familiares</p>	<p><i>As interações entre cidadãos na cidade:</i> isolamento, copresença compartilhamento de significados, disputa pelo espaço</p> <p><i>As interações dos cidadãos com sua cidade:</i> separação coespacialidade, percepções e interpretações do espaço - apropriações do espaço / limitação e restrição de acesso - os pontos de encontro</p> <p><i>As regulações dessas dimensões:</i> a definição dos espaços de manifestação, a reorganização dos espaços com novas funções o suspensão dos fluxos cotidianos, os aparatos de segurança pública e de imprensa, a distribuição dos mobiliários urbanos excepcionais</p>

Fonte: Zioni, Kato, 2012.

Fig.1 e 2. Situações de apropriação do espaço público – Ordinária



Fonte: S.Zioni.

Fig.3 e 4. Situações de apropriação do espaço público – Extraordinária



Fonte: S.Zioni.e V. Kato

Fig 5. Situações de apropriação do espaço público – Passagem



Fonte: S.Zioni.

Fig 6. Situações de apropriação do espaço público – Simbólica ou Ritual



Fonte: S.Zioni.

4. Cadências da vida cotidiana e normatização do espaço e da mobilidade

Considerando as transformações havidas na Avenida Paulista, um espaço público diferenciado - seja por sua representação simbólica, seja pelas inúmeras intervenções e configurações -, ao longo de sua história, muitas e múltiplas situações de apropriação puderam ser registradas e reveladas em normatizações.

Desde as cadências dos cursos dos carnavais dos anos 1930, dos 'footing' dos finais de semana dos anos 1960, das Corridas de São Silvestre a partir de 1966⁹, ou dos territórios da contracultura dos anos 1970, corroboram a gestão de normativas da excepcionalidade ou liberalidade para algumas formas de apropriação popular da avenida que acentuam seus predicados únicos. Após a sua ocupação feita por 10 mil torcedores de futebol¹⁰ em 1977, pode-se considerar que a avenida sempre tem sido buscada como local de comemorações e manifestações populares. E a despeito de suas normativas, simbologias, instituições, projetos, gestões e calendários são suas múltiplas apropriações que lhe caracterizam - a Avenida Paulista passou a ser a espacialização de conflitos das múltiplas mobilidades que suscita, espelhando a contradição de uma metrópole desigual e dual, onde seu centro - o lugar de todos - não se pretende ser acessível a todos.

Frúgoli Jr. (2001) ao estudar a questão da centralidade em São Paulo destaca como na Avenida Paulista importantes grupos empresariais buscam manter os benefícios de infraestrutura e

⁹ <http://www.saosilvestre.com.br>.

¹⁰ Em 1977, quando o Esporte Clube Corinthians ganhou um campeonato há muito almejado.



equipamentos urbanos, perpetuando a alegação da excepcionalidade e da necessidade estratégica de sua manutenção como espaço de excelência na metrópole (sic). Desde os anos 1990 a Avenida Paulista tem assistido a intensificação das atividades terciárias o que repercutia na atração cada vez maior de população e fluxos de pessoas, demanda muito além da capacidade do trecho de metrô ali implantado ou da infraestrutura para circulação do transporte individual. Ou seja, o espaço de excelência que estava sendo construído na Avenida Paulista não se caracterizava como um espaço acessível.

Segundo Lussault (2009, p. 20) o espaço constitui o conjunto dos fenômenos que exprimem a regulação social sobre distâncias - o conjunto dos usos do espaço por agentes sociais. Sendo assim, a Avenida Paulista parece representar uma metrópole que não compreende a mobilidade como condição de cidadania. Essa contradição ficará evidenciada quando a linha de metrô, que percorre os subterrâneos da Avenida Paulista, foi finalmente conectada ao resto da metrópole, fazendo parte de uma rede (discreta, é verdade) de transporte de massa, mas que permite que mais de 200 mil de pessoas atravessem os portais das estações de metrô¹¹, que com muita excelência marcam a paisagem da Paulista.

A partir daí alguns episódios atestam a condição da Avenida Paulista como um espaço político, entendido como uma reconfiguração ativa feita através de práticas e relações de uma enorme quantidade de trajetórias e cadências vividas (Massey, 2008). O sentido da regulação do uso do espaço público não escamoteia os processos de disputa que contem¹².

REFERÊNCIAS

- AGIER, M. *Esquisses d'une anthropologie de La ville. Lieux, situations, mouvemnets*. Louvain-la-Neuve: Bruylant-Academia, 2009.
- CARMO, R. M. Do espaço abstracto ao espaço compósito: refletindo sobre as tensões entre mobilidades e espacialidades. In: CARMO, R. M.; SIMÕES, J. A. (org.). *A produção das mobilidades. Redes, espacialidades, trajetos*. Lisboa, Portugal, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2009.
- CERTAU, M. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 2011.
- CRESWELL, T. Justice sociale et droit à la mobilité in ALLEMAND, S., ASCHER, F., LÉVY, J. (org.). *Les sens du movement*. Paris: Belin / IVM, 2004.
- FREHSE, F. *Ô da Rua! O Transeunte e o Advento da Modernidade em São Paulo*. São Paulo: EDUSP, 2011.
- FRUGOLI JR, A *questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial*. In Revista de Sociologia e Política, nº 16: 51-66, Jun. 2001.
- LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.
- LUSSAULT, M. *De La lutte de classes à La lutte des places*. Paris: Bernard Grasset, 2009.
- MARTINS, J. S. *A sociabilidade do homem simples*. São Paulo: Editora Hucitec, 2000.
- MASSEY, D. *Pelo espaço. Uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2008.

¹¹ Conforme dados da Cia. do Metrô, em média nos dias úteis mais de 200 mil passageiros entram pelas três estações Brigadeiro, Trianon, Consolação localizadas na Avenida Paulista [www.metro.sp.gov.br].

¹² As manifestações e interdições da avenida que vem ocorrendo com maior intensidade desde meados de 2013, confirmam tais observações.