

PRODUÇÃO E REPRESENTAÇÃO DO ESPAÇO

o desenvolvimento da (i)mobilidade urbana

**Gustavo do Nascimento
Lopesⁱ**

Doutorando em Geografia
Universidade de São Paulo
(USP)

Resumo

O desenvolvimento do capitalismo toma de assalto a cidade, promovendo a implosão/explosão do urbano. O automóvel, objeto técnico fundamental nesse projeto de transformação do urbano, ao mesmo tempo em que se desenvolve, cria a sua própria dependência. Tal processo não pode ser analisado sem se levar em conta a produção e reprodução do espaço, nem sem a correlata transformação da vida cotidiana. Diante da atual crise ambiental e/ou urbana, emergem defensores da bicicleta como alternativa à (i)mobilidade urbana centrada no automóvel. Mesmo o Estado, historicamente o ator social que comandou a adaptação das cidades ao automóvel, promove, mesmo que timidamente, o seu uso. Este artigo busca organizar uma base teórica para o entendimento desta questão.

Palavras-chave: Produção do Espaço, Representação do Espaço, (I)Mobilidade Urbana.

PRODUCTION AND REPRESENTATION OF SPACE: THE DEVELOPMENT OF URBAN (IM)MOBILITY

Abstract

The development of capitalism assaults the city, promoting the implosion/explosion of the urban. The automobile, fundamental technical object in this transformation process of the urban, creates its own dependence meanwhile it is developed. Such process cannot be analyzed without taking into account the production and representation of space, or its counterpart transformation of the everyday life. Given the current environmental and/or urban crisis, some have emerged defending the bicycle as alternative for automobile-centered urban (im)mobility. Even the State, historically the social actor which commanded cities adaptation to the automobile, promote, though shyly, its use. This article intends to organize a theoretical basis for the understanding of this issue.

Keywords: Production of Space, Representation of Space, Urban (Im)Mobility.

ⁱ *Correspondência:* Inserir endereço.

E-mail: gustavolopes@usp.br

O desenvolvimento do capitalismo toma de assalto a cidade, promovendo a implosão/explosão do urbano (LEFEBVRE, 1999). O automóvel, objeto técnico fundamental nesse projeto de transformação do urbano, ao mesmo tempo em que

se desenvolve, cria a sua própria dependência. Estamos convencidos, com auxílio da bibliografia analisada neste artigo, mas com destaque para Lefebvre, que tal processo não pode ser analisado sem se levar em conta a produção e reprodução do espaço, nem sem a correlata transformação da vida cotidiana. Diante da atual crise ambiental e/ou urbana, emergem defensores da bicicleta como alternativa à (i)mobilidade urbana centrada no automóvel. Mesmo o Estado, historicamente o ator social que comandou a adaptação das cidades ao automóvel, promove, mesmo que timidamente, o seu uso. Este artigo busca organizar uma base teórica para o entendimento desta questão¹.

Neste artigo, partiremos inicialmente de Lefebvre (1991, 1994, 1999, 2001, 2008), mas dialogando com uma gama de outros autores, como Santos (1999, 1988), Thrift (2007), Debord (1959, 2002), Illich (2005), Gorz (2005), Harvey (2004, 2006), Soja (1996) e Vasconcellos (2001), demonstraremos como a (i)mobilidade urbana se desenvolve junto com a produção do espaço, não sem contradições e sem outras possibilidades de interpretações. Recorreremos também a Lefebvre (1983b), Castoriadis (1991) e Bourdieu (2007) para discutir as possíveis representações desse processo.

A produção da (i)mobilidade

O processo produção da realidade urbana na qual o debate da (i)mobilidade está inserido tem seu desenvolvimento analisado por Lefebvre em diversas obras (1991, 1994, 1999, 2001, 2008), mas decidimos iniciar nossa análise por “A produção do espaço” (1994), que não é uma produção *strictu sensu*, pois engloba não só a produção, mas também a reprodução das relações sociais. Esta produção envolve três níveis do real: o percebido, o concebido e o vivido; estes, por sua vez, articulados às práticas espaciais, às representações do espaço e aos espaços de representação.

As práticas espaciais são as práticas sociais projetadas no espaço, no espaço social (que para Lefebvre é ao mesmo tempo espaço físico, social e mental). As re-

¹ Este artigo é uma versão resumida do primeiro capítulo de nossa dissertação de mestrado, intitulada “Embaralhando as pernas: diferentes visões acerca da bicicleta como forma de mobilidade urbana”, defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) em março de 2010, sob a orientação do Professor Alvaro Ferreira.

presentações do espaço são o espaço concebido, o espaço dos tecnocratas, da razão instrumental, razão esta que se vê isenta de ideologia, mas é a fiel encarnação da mesma. Agora, a representação do espaço pode até ser hegemônica, mas não é total. Outras interpretações, outros códigos do espaço persistem nos poros do modo de produção capitalista, principalmente nos espaços de representação. Estes últimos como lugares de uma outra apropriação simbólica, de um código que não o hegemônico. A partir desta tríade, Lefebvre mostra um grande conflito entre apropriação e dominação, entre o valor de uso e valor de troca, mostrando que ao mesmo tempo em que o espaço abstrato se impõe (espaço do mundo da mercadoria, do trabalho abstrato) resquícios do espaço absoluto podem perdurar. Lefebvre (1994) faz uma grande análise de como o espaço abstrato se assenta, sem eliminar por completo o espaço absoluto, e ao mesmo tempo através de suas contradições abre brechas para o espaço diferencial.

Lefebvre dá preferência à análise em tríades, evitando a simples confrontação de termos opostos, chega a identificar na fórmula trinitária de Marx (Capital-Terra-Trabalho) um avanço de seu pensamento (1994, p. 324). A conceituação de espaço também evolui em uma tríade: espaço absoluto, abstrato e diferencial. Todos estes mentais, sociais e materiais ao mesmo tempo, com diferentes intensidades. Apesar das concatenações entre eles seguirem um curso histórico, ou seja, o espaço absoluto, um espaço antigo, o espaço abstrato, do presente, o diferencial um projeto revolucionário do futuro, eles coexistem em várias épocas. Isto é possível devido ao fato da teoria lefebvriana tanto trabalhar com presente (realidade atual), com passado (herança inscrita no espaço) e com futuro (o possível, o projeto). Sua visão também está aberta a múltiplas temporalidades, coexistindo em um mesmo período².

Para Lefebvre, o “espaço abstrato dominou o espaço histórico, que todavia continuou vivo, embora perdendo sua força gradualmente, como um substrato ou sustentáculo dos espaços de representação” (1994, p. 49). Assim como o espaço abstrato também não nasce no século XVII e XVIII, ele é percebido por Lefebvre já na constituição do espaço romano, todavia sem o vigor da Idade Moderna.

² A esse respeito é interessante a interpretação de Martins (1996) em “As temporalidades da história na dialética de Lefebvre”.

Apesar de identificar as raízes do espaço abstrato na época romana, será com a aparição do trabalho abstrato, como fim em “si mesmo”, inerente a lógica do valor (Marx), que o espaço abstrato se afirma. No entender de Lefebvre:

Hoje é fácil para nós compreendermos, desde que estas noções tenham penetrado na “cultura”, que o valor de troca, a mercadoria, o dinheiro e o capital são *abstrações concretas*, formas existindo socialmente [...], mas que necessitam de um conteúdo no sentido de existir socialmente. [...]

Este mesmo espaço corresponde à ampliação desta prática (social) que engendra redes cada vez mais vastas e densas na superfície da terra, abaixo e acima desta superfície. Isto corresponde, também, ao trabalho abstrato - a designação de Marx de trabalho em geral - o trabalho social médio que produz valor de troca em geral - e engloba a forma geral da mercadoria; o trabalho abstrato não é uma abstração mental, nem é uma abstração científica no sentido da epistemologia [...]; ele tem uma existência social, como valor de troca e a forma valor, eles próprios. [...] É neste espaço que o mundo da mercadoria é formado, com todas as suas implicações: acumulação e crescimento, cálculo, previsão, programação. [...] O espaço abstrato simultaneamente engloba o intelecto analítico hipertrofiado; o Estado e a razão de Estado burocrático, o saber “puro”, o discurso do poder. Implicando uma “lógica” que o dissimula mascarando suas contradições, este espaço, o da burocracia, incorpora nele uma bem sucedida integração do espetáculo e da violência (em oposição ao “puro” espetáculo). Por último, nos encontramos neste espaço abstrato tão compreendido que é difícil distinguir do espaço postulado pelos filósofos, de Descartes a Hegel, na sua fusão do inteligível (a “res extensa”) com o político - sua fusão, é para dizer, do conhecimento com o poder. O resultado tem sido uma autoritária e brutal prática espacial, tanto a de Haussmann ou depois, com versões codificadas pelo Bauhaus ou Le Corbusier, o que é envolvido em todos estes casos é a efetiva aplicação do espírito analítico na e pela dispersão, separação, segregação. (LEFEBVRE, 1994, p. 306-308, grifo nosso)

Nesta citação acima, Lefebvre demonstra como o espaço abstrato não é apenas abstraído por pensamento, ele engendra uma prática concreta que num certo sentido parece empurrar o mundo para sua representação do espaço, que é abstrata e tende ao homogêneo, mas como ele também é concreto se debate com contradições que o impedem de ser plenamente homogêneo. A prioridade historicamente dada ao automóvel parece estar alinhada com essa análise. As cidades serão rasgadas por infraestruturas para o automóvel (que estão entre “as redes cada vez mais vastas e densas”) que ampliam as distâncias aumentando a dispersão, a separação e a segregação. Estas mesmas redes estão por sua vez diretamente vinculadas ao espaço abstrato do mundo da mercadoria, uma vez que não só são construídas para circulação geral de mercadorias como impulsionam diversos setores (indústria automobilística, petrolífera, da construção civil etc.). À medida que tais redes são

construídas, e vão se tornando saturadas, esta forma de espaço e sua racionalidade correlata ampliam ainda mais a necessidade da construção de novas redes.

Acerca deste temário é bastante interessante observarmos as considerações de Pierre George, presentes na obra “Geografia urbana”, de 1961, levantas por Damiani (2008, p. 183, grifos da autora)³, acerca da transformação do urbano:

Perdido em um universo de concreto, labirinto de vias organizadas que se ligam a anéis rodoviários sobrecarregados de automóveis, ele [o habitante dos grandes aglomerados] não se sente mais um *habitante*, no sentido de que ele perdeu a idéia de que poderia participar da posse de sua cidade, ser, de uma maneira ou de outra, responsável pela sua administração e manutenção. Ao contrário, sente-se, às vezes, agredido pelo meio e toma mesmo uma atitude hostil para com ele. Duas conseqüências: a evasão periódica e o desinteresse total com relação a um quadro imposto que ele não hesita, às vezes, em profanar com depredações gratuitas.

É esse sistema de relações que tentamos analisar e corrigir através da aplicação da noção de *ambiente*. Ela abrange o conjunto das formas de contato dos homens com o meio da vida cotidiana, “ambiente” de moradia, isto é, as percepções de contato social e de contato com o meio inerte, equipamento de serviços, espaços para passeios e para lazer - de uma maneira mais geral os diversos “danos e poluições” da vida urbana, barulho, emissão de gases e de fumaça, a impureza das águas correntes. No sentido amplo do termo, o ambiente engloba, também, todas as coações originárias das formas de organização ou de improvisação da vida material, condições de trabalho, de circulação e de transporte, as servidões que procedem das formas de se recorrer aos equipamentos diversos.

A autora, que nos chamou a atenção para esta passagem acima, sintetizou muito bem tal conteúdo através do subtítulo do capítulo de sua obra, em que faz análise da geografia urbana: “Metamorfoses de concepções da Geografia Urbana – quando a conceituação se vê redefinida pela voracidade da realidade prática: o processo de urbanização” (DAMIANI, 2008).

No caso da Geografia Brasileira, não poderíamos deixar de abordar, nesta reflexão sobre o espaço, a obra de Milton Santos. Em obra que é síntese da evolução de seu pensamento acerca do espaço, “A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção” (1999), define espaço como conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Muito influenciado pelo pensamento de Bruno Latour, da necessidade de partimos de conceitos híbridos, a técnica assume na obra de Santos um caráter ontológico, na nossa interpretação, por ser uma síntese de traba-

³ Em sua tese de livre docência, Amélia Damiani revisita a obra de Pierre George e identifica nela vários elementos que fazem a autora afirmar que “o trabalho de Pierre George é o deste anunciador de uma geografia crítica” (2008, p. 172); embora passível de uma série de críticas, apontava importantes considerações para aquele momento.

lho e cultura⁴. Tal interpretação nos é formulada devido ao fato da categoria trabalho estar mais presente em trabalho pretérito do autor, “Metamorfose do Espaço Habitado”. Seu caráter ontológico não nega a constituição histórica desse conceito segundo o sistema teórico de Santos; está presente no que o autor classifica de meio natural (que não se confunde com uma natureza distinta do homem, pois a natureza se transforma e é transformada pelo homem); evolui para o meio técnico, no qual já existe uma mecanização do território; chegando ao período contemporâneo de meio técnico-científico-informacional, no qual a ciência e a informação assumem um caráter muito importante.

Este meio técnico-científico-informacional está prenhe de intencionalidades, que vem junto com as técnicas aplicadas, e que cada vez mais parecem estranhas ao território diretamente implicado, pois articuladas a interesses de escalas mais amplas, particularmente as globais. Isto acontece não sem contradições, sem resistências. Eis aí “a força do lugar”, a capacidade de se adaptar e às vezes reverter o jogo imposto, de persistir com outras intencionalidades além da hegemônica, de utilizar as possibilidades do avanço tecnológico para outros fins. A cidade e principalmente a metrópole se destaca como meio no qual “os de baixo”, “os homens lentos”, reinventam o cotidiano, ela aparece como uma “ecologia” própria a uma “subversão silenciosa”. Subversão esta que é dada a partir do momento em que os atores, a partir da aparente carência material requalificam e se apropriam de diversas formas das possibilidades metropolitanas. Este jogo se dá entre as “verticalidades”, as cadeias de articulação do movimento global da produção e do capital e “horizontalidades” os arranjos locais/regionais desta produção, mais não apenas esta adaptação pois

as verticalidades são vetores de uma racionalidade de uma racionalidade superior e do discurso pragmático dos setores hegemônicos, criando um cotidiano obediente e disciplinado. As horizontalidades são tanto o lugar da finalidade imposta de fora, de longe e de cima, quanto o da contrafinalidade, localmente gerada. Elas são o teatro de um cotidiano conforme,

⁴ Estamos nos referindo aqui a uma noção mais *latu* de trabalho como atividade criadora, sem neste momento fazer referência ao conceito de trabalho abstrato, que está presente na citação de Lefebvre acima (1994, p. 306-308) e muito menos na crítica ao trabalho existente na teoria situacionista. Tal crítica ao trabalho também aparece em Lefebvre: “É enquanto classe social constituída [a classe operária], e, portanto autônoma, que pode transformar a sociedade, mudar a vida, ultrapassar-se a si própria superando o trabalho alienante – alienado, quer dizer a divisão do trabalho e o *próprio trabalho*” (1973, p. 42, grifo nosso).

mas não obrigatoriamente conformista e, simultaneamente, o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta” (SANTOS, 1999, p. 227).

Voltando agora a nosso objeto, a (i)mobilidade urbana da sociedade do automóvel e sua crítica, parece-nos que a visão de espaço como um meio técnico-científico-informacional, prenhe de intencionalidades, também nos auxilia para compreender as contradições do espaço. Objetos técnicos construídos para uma circulação geral das mercadorias com intencionalidades distintas dos lugares diretamente afetados – verticalidades – parecem estar em consonância com nossas preocupações. Não só as estruturas que rasgam e estilhaçam a cidade (autoestradas, viadutos etc.), mas o próprio automóvel, ele mesmo um objeto técnico, carrega em si uma intencionalidade obscura de subordinar a vida à lógica da técnica. Não estamos querendo aqui elevar a técnica à categoria de sujeito, mas entendemos que se ela é construída por sujeitos, e mais especificamente por sujeitos capitalistas, ela traz em si características desta sociedade.

Nesta dimensão, os objetos técnicos tem sua atividade condicionada pelas relações sociais mediadas pela técnica dentro da nossa sociedade. O automóvel aparece neste sentido relacionado a toda uma cadeia de técnicas de locomoção, sua própria produção, manutenção, a produção e manutenção das autoestradas e vias, além da produção e refino dos combustíveis fósseis. Ou seja, não deixa de ser a velha e conhecida sociedade capitalista como foi retratada por Lefebvre, baseando-se em Marx, acima, mas acrescenta-se que entre estas relações capitalistas as técnicas assumem uma linguagem própria na mediação. Para nós, está claro que o automóvel em si não é o problema, mas sim o seu uso social, como está pontuada por Schor (1999). A questão colocada é que a necessidade desta técnica é uma necessidade social, de uma sociedade orientada para produção de mercadorias tecnicamente em função da forma mercadoria⁵. Ainda segundo Schor (1999), o automóvel ainda trás a contradição de ser um objeto técnico privado que só pode ser consumido junto com o espaço tecnificado que é público. Ou seja, no plano das horizontalidades as questões se complexificam.

⁵ Influencia o nosso pensamento a crítica de Castoriadis (1991), salientado por Liberato (2004, p. 5), a Marx de que se a sociedade é mediada por coisas, são por coisas especificamente capitalistas. Se são “coisas capitalistas”, trazem em si traços desta relação, que uma simples substituição jurídica de propriedade não fará destas mesmas técnicas neutras em outra sociedade.

Voltando ao conceito de espaço, um autor que nós fornece uma visão panorâmica de espaço é Nigel Thrift (2007)⁶. Ele escreve para a coletânea “Key concepts in Geography” o capítulo “Space: the fundamental stuff of human geography”. Neste pequeno texto tem a intenção de introduzir sinteticamente um conceito de espaço. Opta, inicialmente, por deixar clara sua concepção relacional de espaço, como coproduzido pelos procedimentos humanos (pelo uso/apropriação, como em Lefebvre). O autor aponta múltiplas interpretações do espaço. Pontua que estamos em um momento, não só na Geografia, mas no conjunto das Ciências Sociais, em que maneiras mais amplas e abertas de pensar estão em erupção. Pois,

o que nós estamos vendo são novos espaços sendo imaginados por um re-trabalho das tecnologias espaciais que nós apreciamos, e o que está claro é que estes atos de imaginação são todos profundamente atos políticos; o que nós frequentemente pensamos como concepções “abstratas” de espaço são parte da construção de nosso ser, e transformando como nós pensamos estas concepções significa transformar “nós mesmos” (THRIFT, 2007, p. 105, tradução nossa).

Esta dimensão do espaço, para nós, se enuncia de forma diferente, mas está próxima da de Lefebvre (1983b, p. 99, entre outras obras). Essa visão pode ser para nós elucidativa de como os movimentos ciclo-ativistas reconcebem não só a mobilidade urbana, mas a própria vida na cidade.

Um autor que, apesar de mais jovem, podemos considerar como contemporâneo de Lefebvre foi Guy Debord⁷. Debord e os situacionistas⁸ dedicavam uma atenção especial à crítica do urbanismo. Em seu clássico “A sociedade do espetáculo” (2002, p. 115) dedicou um capítulo à crítica ao planejamento do espaço, e mais precisamente na tese 174:

O momento presente já é o da auto-destruição do meio urbano, O transbordamento das cidades para um meio rural cheio de “massas informes de resíduos urbanos” (Lewis Mumford) é diretamente regido pelos imperativos do consumo. A ditadura do automóvel, produto piloto a primeira fase da abundância mercantil, se enraizou no terreno com a dominação da auto-estrada, que desloca os centros antigos e comanda uma dispersão

⁶ Utilizamos o referido texto de Thrift em nossa dissertação. Posteriormente lemos “Driving in the city” (THRIFT, 2004), artigo escrito em um número temático da revista “Theory, culture and society” endereçado a discutir as *automobilites*. Neste artigo, Thrift se dedica a criticar Michel de Certeau e seu escrito “Walking in the city”. Diante desta leitura consideramos que Thrift provavelmente não concordaria com a argumentação trabalhada neste artigo uma vez que não parece reconhecer um verdadeiro problema na automobilização das cidades. Apesar de discordarmos do geógrafo inglês, consideramos válido manter a nossa apropriação de sua sistematização teórica.

⁷ Acerca da relação entre Lefebvre com Debord e os situacionistas ver Lefebvre (1983a). Tal relação também é analisada por Jappe (1999, p. 99-109).

⁸ Ver Coletivo Baderna (2002).

sempre mais pronunciada. Ao mesmo tempo, os momentos de reorganização inacabada do tecido urbano se polarizam passageiramente em torno das “fábricas de distribuição” que são os hipermercados construídos em áreas afastadas, sustentados por um estacionamento; e mesmo estes templos de consumo precipitado também são empurrados pelo movimento centrífugo, que os repele à medida que se tornam centros secundários sobrecarregados, por que provocam uma recomposição parcial da aglomeração. Mas a organização técnica do consumo está no primeiro plano da dissolução geral que levou a cidade a *se consumir a si mesma*. (grifo do autor)

A crítica de Debord é muito próxima às teses de Lefebvre acerca da explosão do urbano (1999) e ao ataque às centralidades (2008). É interessante a expressão ditadura do automóvel para enfatizar o papel deste objeto técnico na dispersão/implosão do urbano.

Em um texto publicado na revista da Internacional Situacionista (IS), em dezembro de 1959, “Posições situacionistas sobre a circulação”, Debord sintetizou a crítica situacionista ao automóvel: “Temos de passar da circulação como suplemento do trabalho à circulação como prazer”.

Os situacionistas, já no final dos anos de 1950, elaboravam uma crítica contundente de como o automóvel assassina a cidade e limita as possibilidades da “vida autêntica” (VANEIGEM, 2002). Ao mesmo tempo reconhecem, como Schor (1999), que o automóvel em si não é o problema e sim como ele se desenvolve nesta sociedade, que para Debord é “espetacular” (2002).

Encontramos em Lefebvre (1991) uma crítica mais direta ao automóvel, em obra anterior intitulada “A vida cotidiana no mundo moderno”, publicada na França em 1968. Nessa época, em que reinavam interpretações sistêmicas, Lefebvre procurava negar a existência de um grande sistema, mas ao mesmo tempo afirmava a existência de subsistemas na vida cotidiana, que representavam grandes entraves à transformação social. O veículo automotor destacava-se nessa análise acerca da vida cotidiana; nas palavras do autor,

o automóvel é o objeto rei, a coisa piloto. Nunca é demais para repetir. Este objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema” a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, em que ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. Algumas especialistas chegam a designar por um termo geral que tem ressonâncias racionais – o urbanismo – as consequências do trânsito generalizado, levado ao absoluto. Concebe-se o espaço de acordo com as

pressões do automóvel. O circular substitui o Habitar, e isso na pretensa racionalidade técnica. (LEFEBVRE, 1991, p. 110).

É possível perceber na citação acima a vitalidade da crítica de Lefebvre; não se trata apenas de dizer que a prioridade dada ao transporte automotor interessa aos conglomerados industriais da burguesia. Embora isto também esteja presente na crítica, mas esta forma de deslocamento penetra no seio da vida cotidiana, alterando comportamentos, estilizando a cidade enquanto local de encontro. Neste aspecto, é interessante comentar a oposição circular $\times$ habitar. Primeiro porque o conceito de habitar em Lefebvre não se confunde com habitação, este último está próximo ao que Lefebvre intitula como *hábitat* (LEFEBVRE, 2001, p. 16), que se caracteriza pela especialização da função de morar, frequentemente separada e/ou segregada das outras funções da vida urbana. Para Lefebvre (2001), o habitar inclui não somente o morar, mas também o uso de uma vida urbana plena. E se ele opõe neste momento a ideia de circular não se trata de uma visão negativa em relação à mobilidade urbana, mas sim que esta forma de mobilidade traz, em si, paradoxalmente, uma certa imobilidade, pois

no trânsito automobilístico as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar. É o caso surpreendente de simultaneidade sem troca. Ficando cada elemento na sua caixa, cada um bem fechado na sua carapaça. Isto contribui para deteriorar a vida urbana e para criar a “psicologia”, ou melhor, a psicose do motorista. (LEFEBVRE, 1991, p. 111).

Outro autor com o qual nos deparamos e que é considerado um dos clássicos da crítica ao automóvel é Ivan Illich e seu texto *energia e equidade* (2005). Este traz uma tese polêmica, de que ultrapassado um determinado limite de uso da energia, via de regra, não é possível estabelecer equidade social. Esta regra geral é esmiuçada pelo autor em relação ao deslocamento de pessoas. Por este deslocamento o autor intitula *trânsito*, enquanto o uso de máquinas para circulação é denominado de *transporte*. Daí Illich elaborará uma crítica à indústria do transporte, que é formatada por especialistas (neste aspecto muito parecido com a crítica de Lefebvre), assim como várias outras dimensões da vida moderna. O polo oposto deste sistema seria o usuário do transporte, este seria para Illich alienado de sua capacidade inata de circulação. Ideia também próxima à distinção entre usuários e

usuários presente em Lefebvre⁹. A tese central de Illich é de que longe de oferecer maior mobilidade geral para o conjunto da população, este sistema expropria o tempo da maioria em benefício de uma minoria privilegiada.

Aquele autor, que viveu grande parte de sua vida no México e circulou bastante pela América Latina, chega a afirmar que a disseminação do pânico da crise de energia nos países tidos como subdesenvolvidos serve para acentuar a adoção do pacote tecnológico de desenvolvimento oriundo dos países ricos. Defende que as técnicas de baixa intensidade energética são muito mais interessantes que os pacotes tecnológicos. Illich (2005) não afirma que não se deva adotar novas tecnologias, mas estas devem ser incorporadas de forma a não trazer mais distorções sociais.

Quem percorre o caminho em um veículo está privado de uma variedade e opções: paradas, acessos, contatos. Porém, o mesmo transporte que para maioria cria novas distâncias físicas e sociais, cria ilhas de privilégios ao preço de uma escravidão geral. Enquanto uns poucos viajam em um tapete mágico entre pontos distantes e, por intermédio e sua presença prestigiosa, os tomam não somente excepcionais como também sedutores, os outros, que são a maioria, têm que se deslocar cada vez mais rapidamente pelos mesmos trajetos monótonos e devem destinar cada vez mais tempo a estes deslocamentos. (Illich, 2005, p. 44).

Apesar de não estarmos plenamente convencidos de que quanto maior o uso de energia fóssil, ontologicamente, será maior a desigualdade social e a aplicação do tempo social destinado ao deslocamento, consideramos a análise de Illich relevante, principalmente no que tange a percepção, ainda na década de 1970, de que a cultura do automóvel levaria a uma expropriação generalizada do tempo e do espaço social. A ideia de utilização da técnica subordinada aos interesses sociais e não a uma lógica tecnicista também é interessante. Sua crítica, embora não dialogue com Lefebvre, é próxima da crítica lefebvriana das ciências parcelares. Embora não formule explicitamente uma teoria do espaço social, sua visão sobre a totalidade das relações sociais das sociedades latinas tem uma proximidade com aquela perspectiva. O lugar social do qual parte a crítica de Illich é também bem interessante, uma vez que a maioria das críticas ao automóvel partem da realidade do capitalismo central, de uma certa lógica da abundância.

⁹ Ver nota 1 (p. 181) do capítulo “Reflexões sobre a política do espaço”, da tradução de “Espaço e Política” (LEFEBVRE, 2008) elaborada por Sérgio Martins; ou a nota 5 de “A insurreição do uso”, de Odette Seabra (1996, p. 78).

Um autor que seguiu as teses de Illich foi André Gorz (2005). Para este, o automóvel vende para o conjunto da sociedade o ideário burguês. Um objeto criado para dar a uma classe social o privilégio de se deslocar mais rápido que os demais é prometido para o conjunto da população. Por definição, nenhum privilégio pode ser socializado sem deixar de ser um privilégio. Ou seja, as massas logo se veem frustradas, mais atadas ao automóvel, pois

a persistência desse mito pode ser explicada facilmente: a generalização do carro particular golpeou os transportes coletivos, alterou o urbanismo e o habitat e transferiu ao carro certas funções que sua própria difusão tornou necessárias. Será preciso uma revolução ideológica (“cultural”) para quebrar esse círculo vicioso. Obviamente, não se deve esperar isso da classe dominante (de direita ou de esquerda). (GORZ, 2005, p.75)

Tal crítica está próxima à crítica da vida cotidiana proposta por Lefebvre. André Gorz continua por esta linha de análise, demonstrando que a introdução do automóvel na sociedade também introduz a dependência de uma série de serviços especializados, o que além de interessar ao desenvolvimento de vários setores industriais, também tem a dimensão de deixar seu usuário dependente desses serviços. Isso acaba por minar outro mito do automóvel, de que o usuário tem “autonomia” para ir onde quiser. Continua argumentando que o automóvel assassina a cidade tornando-a segregativa, feia, suja e fedorenta. Deste modo, segundo Gorz (2005, p. 79), resta aos usuários do automóvel utilizá-lo para fugir da cidade nos fins de semana. O autor passa a defender um projeto utópico de retorno a comunidades, onde o habitante não queira se distanciar, federações de bairros¹⁰. Por último indica caminhos:

Sobretudo nunca coloque isoladamente o problema do transporte. Conecte sempre como o problema da cidade, da divisão social do trabalho, e a compartimentalização que ela introduz nas diversas dimensões da existência: um lugar para trabalhar, outro para “habitar”, um terceiro para se abastecer, um quarto para aprender, um quinto para se divertir. A maneira como o espaço é arranjado dá continuidade à desintegração das pessoas que começa com a divisão de trabalho na fábrica. Ela corta uma pessoa em rodela, corta seu tempo, sua vida, em fatias, bem separadas de modo a que em cada uma você seja um consumidor passivo, a mercê dos negociantes, de modo que nunca lhe ocorra que o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades e a vida pessoal podem e deveriam ser uma e mesma coisa: a unidade de uma vida, sustentada pelo tecido social da comunidade. (2005, p. 82).

¹⁰ No que tange à circulação, teses muito parecidas com o apêndice “Edilia, ou faça disso o que quiser” do Livro “Espaços de esperança”, de David Harvey (2004).

Percebe-se nesta citação uma proximidade com as teses de Lefebvre trabalhadas em “O direito à cidade” (2001)¹¹. Assim como Gorz e Illich, Lefebvre (1991) critica a forma segundo a qual o automóvel estrutura relações sociais, cria sua própria dependência objetiva e subjetiva ao mesmo tempo. No caso brasileiro, principalmente as chamadas classes médias que estão mais próximas da realidade analisada por esses três autores, não é difícil encontrar pessoas que simplesmente não concebem sair de casa ou do condomínio fora da “caixa”. Impressiona um dado apontado por Ferreira (2007, p. 224) de que a proporção habitante por automóvel no bairro da Barra da Tijuca é de 2,36, semelhante à de Los Angeles (2,39), que é conhecida como uma cidade do automóvel no país mais automobilizado no mundo.

Acerca da modificação do espaço em função do automóvel, no caso brasileiro, é interessante analisarmos a obra de Eduardo Vasconcellos (2001), Transporte urbano, espaço e equidade, na qual o autor demonstra, principalmente com dados empíricos de São Paulo, mas com citações que generalizam a crítica para diversos países da “periferia do capitalismo”, que esta transformação é aliada com um projeto claro de desenvolvimento do capitalismo periférico. Mas esta implantação não é conferida de forma desvinculada da ideologia da modernização; para Vasconcellos (2001, p. 205), a intervenção foi dirigida à classe média,

não como dádiva, mais como necessidade política de legitimação do novo regime, para o qual a classe média era o parceiro preferencial. Como resultado, foi organizada a cidade da classe média, como concretização de um novo estilo de vida afinado com a ideologia da modernização.

Já a crítica de Lefebvre (1991) continua por níveis mais elevados, pois não se trata apenas de dizer que a opção pelo motor interessa às grandes corporações, que estas por sua vez tencionam a constituição de cidades em torno de seus interesses, embora isto também seja levado em consideração, mas o automóvel também é incorporado à estrutura psíquica do sujeito moderno. Esta dimensão, embora não tão explorada quanto em Lefebvre (1991), também é reconhecida por Vasconcellos (2001, p. 189) ao afirmar que

nas condições do desenvolvimento brasileiro, estas classes médias não podem viver sem o automóvel, e ele se transforma em instrumento im-

¹¹ Embora Gorz não faça a distinção habitar × habitat, consideramos sua crítica em conteúdo próxima a de Lefebvre (2001).

prescindível à sua reprodução como classe. Ocorre, na prática, uma simbiose entre as classes médias e o automóvel.

Em função disso, a cultura do automóvel é tão arraigada em nossa sociedade. Talvez esta dimensão também auxilie a explicar a pouca contestação acerca da implantação de um modelo de planejamento das cidades que privilegie um modal que é utilizado por uma parcela pequena da população.

Para Vasconcellos (2001), existe uma proximidade não só entre os interesses de reprodução do capital e da adaptação da cidade ao automóvel na sociedade brasileira, mas também uma proximidade entre os estilos de vida daqueles que planejam o transporte e o trânsito e aquele que mais usufruem desse sistema¹² fazendo com que a “a aliança entre as classes médias e a burocracia e a tecnocracia é a mais poderosa no sentido de promover esta adaptação do espaço” (Vasconcellos, 2001, p. 110).

Isto nos traz de volta ao nível do planejamento, como trabalhado mais acima na crítica de Lefebvre (1994) acerca do assentamento do espaço abstrato, em que as contradições oriundas deste tentam ser resolvidas no plano do mental, num terreno aparentemente asséptico, como nos projetos urbanos, mas não podem sê-lo, pois têm compromissos com a realidade prática, que não é a mesma da prancheta. Talvez estejamos vivendo em uma época em que a solução clássica do urbanismo de projetar novas vias para o automóvel esteja perdendo a força de seu argumento. Não estamos aqui dizendo que essas estruturas não serão construídas, mas que talvez elas não tenham mais a mesma força de resposta ao problema concebido. Neste sentido, o plano idealizado dos projetos urbanos abre espaço para alternativas como o transporte cicloviário. Dada a diversidade de políticas de incentivo a bicicletas em grandes metrópoles no mundo e alguns exemplos no Brasil, não podemos mais afirmar categoricamente que o planejamento urbano exclui este modal de locomoção. Embora a exclusão inscrita no espaço ainda perdure.

Podemos perceber que apesar da obra de Lefebvre apresentar um constante duelo entre apropriação e dominação, uso e troca não se opõem simplesmente. A

¹² Vasconcellos (2001) demonstra como a mobilidade das classes médias é superior às de classes de renda mais baixa. Elas não apenas se deslocam mais rápido, elas realizam um conjunto mais amplo de viagens, cobrindo uma área maior. As classes trabalhadoras despendem cada vez mais tempo em um transporte público precário para fazer o trajeto casa-trabalho.

dominação abstrata também usa concretamente o espaço por meio de suas práticas. Bem como o uso também é influenciado pela troca, pela mercadoria (o espetáculo, de Debord). O corpo é projetado para fora de si mesmo (Lefebvre), como se o desenvolvimento desse espaço abstrato abstraísse os sentidos, eles são adestrados: o visual, a contemplação, a primazia do escrito no lugar da percepção corpórea plena. A troca, também, por sua vez, não é absolutamente negativa; ela o é quando impõe as equivalências ao mundo, quando faz tábula-rasa das diferenças, das possibilidades diversas que sua forma moderna restringe à humanidade. Esse tratamento dialético dos termos, atores e questões também permeou nosso trabalho (LOPES, 2010). Não se pretendeu fazer uma apologia à bicicleta, mas se ela é uma técnica de locomoção mais simples (no sentido de que é mais fácil ao usuário dominar seu mecanismo) e menos poluente, não deixa de ter a forma mercadoria como os demais produtos de nossa sociedade. Não deixam de existir toda uma sorte de atores econômicos (indústrias, lojas especializadas) e estatistas (os novos defensores do “verde” e da “sustentabilidade” condicionada) interessados em seu uso.

Em nosso trabalho (Lopes, 2010) nos propusemos a levantar se o vivido se impõe sobre o concebido através das práticas espaciais de um conjunto de usuários e de movimentos sociais ligados à mobilidade urbana. Neste sentido abrimos nossa análise para o discurso de determinados movimentos sociais. Neste contexto nos é relevante observar as interpretações de David Harvey (2004) acerca de projetos utópicos.

Para compreender a mobilidade utópica

Em seu livro “Espaços de esperança”, Harvey (2004), passa a defender a formulação de um “utopismo dialético” que incorporaria o que ele intitula de “utopismo espacial” e o “utopismo de processo”; desta maneira trabalhando para não opor espaço e tempo. Assim, acredita que isto permite a exploração de uma ampla gama de potencialidades humanas, como diferentes formas de vida coletiva, relações de produção, gênero, com a natureza e etc. Para o autor, é dessa maneira que Lefebvre (1994) formula sua concepção de produção de espaço. Harvey identifica aí um meio privilegiado de exploração de estratégias alternativas e emancipatórias.

Harvey reconhece que Lefebvre é oposto a qualquer forma de utopismo espacial em função de suas formas fechadas que tendem ao autoritarismo. Isto, na opinião de Harvey (2004, p. 240), se caracteriza como um problema, pois

se, por conseguinte, se deseja pôr alternativas em prática, não se pode fugir eternamente do problema do fechamento (e do autoritarismo que ele pressupõe). Fazê-lo é adotar um romantismo agnóstico de anseios e desejos perpetuamente irrealizados. E no final é neste ponto que nos deixa Lefebvre.

Colocamo-nos em uma posição intermediária em relação a essa polêmica relatada acima. Acreditamos que Lefebvre, um filósofo de inspiração marxista (a mesma inspiração de Harvey), tem certa cautela para falar em utopia, que tem sua tradução literal como “lugar nenhum”. O filósofo francês, com forte influência do materialismo dialético (um materialismo aberto), evita deixar coisas soltas em um plano abstrato. Mesmo assim, o termo utopia também é utilizado por ele, como pudemos observar em citação anterior (LEFEBVRE, 1994, p. 349); entretanto, ao mesmo tempo, Lefebvre tem sensibilidade para as representações do vivido e do percebido. Ou seja, ele não é contrário a projetos outros, só os vê com um certo ceticismo quando estão desgarrados de uma prática cotidiana. Em nossa opinião, esta posição não está muito distante do que pensa Harvey. Para nós, a questão é que o autor anglo-saxão está numa posição mais pragmática de analisar movimentos concretos. Harvey está relativamente mais implicado em apontar alternativas do que Lefebvre em seus devidos contextos.

Harvey (2004) continua sua elaboração do termo “utopismo dialético” e enxerga na noção de heterotopia, desenvolvida por Foucault, elementos que podem ser utilizados nesta construção. Tal conceito tem uma forma mais aprofundada por Hetherington, que por sua vez estaria mais alinhado com os interesses de Harvey:

como espaços de ordenação fluida. A heterotopia organiza uma parcela do mundo social de uma maneira distinta do ambiente que a circunda. Essa ordenação fluida marca esses espaços como outro e lhes permite ser considerados um exemplo de maneiras alternativas de fazer coisas [...] Logo, a heterotopia revela que o processo de ordenação social é justamente processo em vez de coisa. (HETHERINGTON, 1997, sem paginação apud HARVEY, 2004, p. 241-242).

Para Harvey (2004) esta maneira de formular é bastante atrativa, pelo menos em uma primeira aproximação, isto nos abre o pensamento para múltiplos esquemas utópicos (livres organizações espaciais) que aparecem para nós em formas

materializadas, mas não exclusivas. Isto nos leva a pensar em uma simultaneidade de livres organizações espaciais. “Permite-nos lançar um olhar sobre as múltiplas formas de comportamento de política desviante e transgressoras que ocorrem nos espaços urbanos” (Harvey, 2004, p. 242).

Harvey acredita que Foucault assegura que existem muitos espaços em que a “outridade”, a alteridade e, conseqüentemente, alternativas, poderiam ser captadas não como simples produtos da imaginação, mas através do contato com processos sociais existentes. “É no interior destes espaços que alternativas podem tomar forma, e é a partir deles que se pode elaborar uma crítica mais eficaz de normas e processos sociais existentes” (Harvey, 2004, p. 242).

Para Harvey apesar do conceito elaborado por Foucault de heterotopia abrir nosso pensamento para a possibilidade de um utopismo espaço-temporal ele não chega a indicar um caminho para isto.

Um autor que também se apropria do conceito de heterotopia de Foucault e o coloca em uma comparação com a tríade lefebvriana é Edward Soja . Em “Third-space” (1996), para defender a formulação do conceito que dá nome ao livro, Soja se apoia na noção de uma dialética das espacialidades, inaugurada, a seu ver, com Lefebvre (1994), que visa uma relação entre a espacialidade, a historicidade e a sociabilidade do ser (SOJA, 1996, p. 71). Para Soja (1996), o primeiro espaço é a dimensão material, o segundo espaço, a abstração e representação desta dimensão (que ele capta do concebido e do percebido). O terceiro espaço emerge da consciência espacial, que surge segundo o autor no final dos anos de 1960, como um produto da imaginação espacial, a criação de um novo modo de pensar sobre o espaço “real-e-imaginário” (1996, p. 10). Embora reconheça que o vivido, percebido e o concebido tenham que manter uma tensão dialética (a sua maneira dialética) e que não deva existir uma prioridade em nenhum destes termos, Soja considera que por uma opção política a dimensão imaginária acaba tendo uma prioridade em seu terceiro espaço (1996, p. 68). Esta dimensão se apresenta, para Soja, na obra de Lefebvre no vivido. Em Foucault, Soja (1996) enxerga o terceiro espaço no conceito de heterotopia.

Este termo que tanto na opinião de Soja (1996) quanto na de Harvey (2004) é melhor desenvolvido por Foucault em “Of other spaces” (1986). Soja fez uma aná-

lise longa desse texto, comparando em alguns momentos com Lefebvre. Embora sejamos mais simpáticos à interpretação de Harvey (2004), vemos que Soja (1996) busca uma maior identidade entre Foucault e Lefebvre, enquanto o texto de Harvey parece contrapô-los.

A partir de nossa própria leitura do texto de Foucault (1986), acreditamos que ele tenha sido muito importante no período histórico no qual foi escrito, por abrir as mentes para outras interpretações do espaço e da espacialidade. Para o nosso propósito, a interpretação de Harvey comentada acima nós é suficiente. Só consideramos, e neste sentido estamos com Soja, que esta visão aberta também está presente na obra de Lefebvre.

Harvey (2004, p. 256-257) acredita que visões alternativas de mundo podem ser em determinados momentos mobilizadoras de uma vontade de transformação, por mais fantásticas que sejam. Para o autor é importante trazer estas ideias a tona pois

fazer deles uma força política de mudança pode envolver o risco da frustração última desses desejos. Não obstante, isso é melhor do que se render ao utopismo degenerado do neoliberalismo (...) e viver no temor abjecto e letárgico de exprimir e tentar por em prática quaisquer desejos alternativos.

Neste sentido, para Harvey, a meta é elaborar um utopismo espaço-temporal – um utopismo que incorpore e seja incorporado pela dialética – que apresente raízes em nossas possibilidades presentes, mas ao mesmo tempo que aponte diferentes caminhos para construção de desenvolvimentos “geográficos desiguais mais humanos” (HARVEY, 2004, p. 257). Acreditando estar em consonância com o autor, poderíamos falar em desenvolvimentos diferenciais mais humanos. Nossa análise dos movimentos ciclo-ativistas (LOPES, 2010) visou captar essa dimensão.

Em outro livro, “Spaces of global capitalism” (2006), em especial no capítulo “Space as a key word”, Harvey irá propor uma matriz de análise espacial. Para isto, o autor apresenta, resgatando trabalhos anteriores, sua concepção de espaço como absoluto (em “si mesmo”), relativo (porque e por quem o espaço é apropriado) e relacional (o espaço em relação com outros). Harvey evita hierarquizá-los em função de considerar mais útil lidar com a tensão dialética entre eles.

Após isso, apresenta a clássica tríade lefebvriana: espaço material¹³ (percebido), representação do espaço (concebido) e espaços de representação (vivido). Harvey se apoia em Lefebvre não por acreditar que este tenha sido o primeiro a trabalhar na perspectiva da produção do espaço, mais por considerá-lo mais útil a seu trabalho.

O espaço material é, na leitura de Harvey, o mundo da interação sensual e tátil com a matéria, é o espaço da experiência. Como nós representamos este mundo é outra questão, mas nós não concebemos ou representamos o espaço de maneira abstrata, mas sim procuramos maneiras apropriadas e acuradas de reflexão da realidade material que nos envolve através de representações abstratas (palavras, gráficos, mapas, diagramas pinturas etc.). O espaço da representação parte de como vivemos no mundo. Nós também procuramos representar isto de maneira afetiva e emotiva como materialidade vivida através de poemas, fotografias, composições reconstruções artísticas.

Assim como faz com seus próprios conceitos, Harvey defende que tratemos as três dimensões da produção lefebvriana do espaço em constante tensão dialética. Acreditamos que tal posição já está presente na própria definição de Lefebvre (1994). Harvey faz questão de frisar tal dimensão, talvez por achar que esta não esteja explícita em Lefebvre.

Apesar de reconhecer a importância da tríade de Lefebvre para compreensão dos fenômenos espaço e tempo, Harvey as considera insuficientes. Assim propõe a formulação de uma matriz interpretativa das espacialidades, articulando a tríade de Lefebvre (percebido, concebido e vivido) com a sua (absoluto, relativo e relacional). Em nossa dissertação (LOPES, 2010) realizamos o exercício de enquadrar a representação do uso da bicicleta feita pelos dois grupos que nós pretendemos analisar: o Estado e os movimentos sociais na matriz proposta por Harvey (2006, p. 89).

Iremos, agora, retornar a nos ancorar em Lefebvre, mas para nos ater a uma categoria que será fundamental para a nossa análise: a de representação. Mesmo apesar de estar inserida em uma lógica dialética dentro das tríades: o percebido, o

¹³ Expressão utilizada por Harvey (2006). Imaginamos estar se referindo à prática espacial.

concebido e o vivido, articuladas às práticas espaciais, às representações do espaço e aos espaços de representação em “A produção do espaço” (1994), e também nas contribuições de Harvey analisadas (2004, 2006), uma leitura desatenta far-nos-ia perceber que a representação seria algo exclusivo do poder hegemônico. Neste sentido, necessariamente escamoteadora, como uma simples visão invertida do real. Lefebvre (1983b) desenvolve melhor esta categoria em “A presença e a ausência: uma contribuição à teoria das representações”. As representações são inerentes à interpretação e expressão do mundo. Elas se caracterizam por um momento muito importante de apropriação do real: a mediação. Não é possível então perceber a realidade, seja próxima ou distante, sem se deparar e ao mesmo tempo recorrer às representações. Para isso, Lefebvre retorna a Hegel sem desconsiderar a crítica de Marx, mas somando a filosofia de Nietzsche.

As representações, então, seriam inerentes ao concebido e ao vivido. O que as diferencia fundamentalmente é que no concebido elas tem um lugar privilegiado, que aparece primeiro na filosofia, mas depois nas diversas ciências parcelares. No vivido, coerente com o conceito de espaço social (que é mental, físico e social), esta abstração mental está mais próxima da vida cotidiana e, pelo menos no entender de Lefebvre, não visa encapsulá-la, embora possa ainda servir à dominação.

Embora muito próximo a Marx, Lefebvre (1983b, p. 29) considera que Marx não desenvolveu bem o conceito de representação, ficando preso ao conceito de ideologia. Para Lefebvre, ideologia e representação não são exatamente a mesma coisa, apesar da última englobar a primeira. As representações, para o autor, não são nem verdadeiras nem falsas, mas, ao mesmo tempo, verdadeiras e falsas. Verdadeiras porque interferem concretamente no real, falsas porque o dissimulam.

Lefebvre (1983b, p. 99) propõe a tríade representado-representante-representação. No mundo moderno, a representação frequentemente toma o lugar do representado. Apesar disto, diferente de como acontece com a ideologia (como já exposto acima), a representação não serve apenas para a dominação, pois pode indicar outros caminhos:

Aqui o importante é sinalizar que o pensamento crítico não se ocupa mais de representações meio mortas, em estado de sobrevivência, entretanto que deveria surpreendê-las em sua vida, dentro da vivência e inclusive ao nascer, quando surgem. De onde? Dá prática. Através do que? Dos

grupos sociais e da linguagem ou mas bem das línguas, mas também das necessidades (individuais e sociais), dos desejos, do chamado ao corpo, e da memória (o “inconsciente”, como se disse, e etc.).

É com esta perspectiva que consideramos ser relevante a descrição e análise da visão de usuários comuns e de cicloativistas acerca da mobilidade urbana, pois concordamos com Lefebvre quando pontua que “viver é representar-se, mas também transgredir as representações. Falar é designar o objeto ausente, passar da distância à ausência cumulada com a representação. Pensar é representar, mas também superar as representações. (LEFEBVRE, 1983b, p. 99).

Castoriadis (1991) é um autor que reaviva a importância das representações. Em sua obra “a instituição imaginária da sociedade” desenvolve a tese de que o “social-histórico” se institui ao longo do tempo em uma relação complexa, sem necessariamente seguir um curso historicista, não determinado por leis inexoráveis. Diferente de Lefebvre, não volta a Marx para superá-lo – apesar de uma sólida formação marxista – porque para este autor ora em tela – apesar de reconhecer dimensões positivas na crítica de Marx – o vê preso ao “pensamento herdado” e, em função disso, passa toda a primeira parte da obra refutando os esquemas de interpretação marxistas. Também em função de negar o “pensamento herdado”, uma lógica que encapsula o real e se vê presa a ela mesma não faz o movimento que Lefebvre faz de voltar a Marx para criticá-lo e superá-lo. Pois a noção de superação, para Castoriadis (1991), se vê presa a essa lógica e segundo ele não é capaz de dar conta dos desafios do mundo contemporâneo.

Na segunda parte da obra, Castoriadis (1991, p. 324) revisita Freud, afirmando que

o papel essencial da imaginação, sem que esta esteja reconhecida ou mesmo citada, aparece de fato em Freud, através da importância central da fantasia na psique e a relativa independência e autonomia do fantasiar. O fantasiar é descoberto como componente ineliminável da vida psíquica profunda.

O autor demonstra que a realidade só pode emergir no contato com a dimensão psíquica, com o inconsciente, “o inconsciente só existe como fluxo indissociavelmente representativo / afetivo / intencional” (CASTORIADIS, 1991, p. 317), como o que o autor intitulará imaginário radical. Assim como em Lefebvre, acima não é possível aprender o mundo fora das representações. Mesmo assim as representações, ligadas ao inconsciente, se comportam de maneira diferente da lógica. Nelas,

para Castoriadis (1991), não há contradição, não há limite de tempo ou espaço. É de sua natureza recompor a realidade de forma prazerosa.

O capitalismo para Castoriadis (1991) é instituído ao longo da história criando um imaginário próprio desta determinada sociedade, mas que nunca é pleno, pois na dimensão da psique sempre há espaço para fuga destas determinações. Neste sentido, o desenvolvimento do mundo moderno, se de um lado impõe uma racionalidade encapsuladora à humanidade, também deixa aberta a possibilidade de construção da autonomia individual e social. Embora isto não tenha se concretizado, existe em potência.

Outro autor que desenvolve uma importante contribuição em relação às representações é Pierre Bourdieu (2007). Em uma perspectiva de ruptura com a visão do marxismo em relação às classes sociais, o sociólogo formula uma teoria do espaço social e de como as classes em ato podem ser “recortadas” dentro desse espaço. Consideramos que seu conceito de espaço social é distinto do de Lefebvre, bem como o de outros autores que trabalhamos anteriormente (SANTOS, 1988, 1996; THRIFT, 2007; HARVEY, 2006; SOJA, 1996), apesar disso, tem uma coerência interna dentro de sua perspectiva teórica. Essa diferença em relação ao conceito que estamos operacionalizando não nos impede de nos apropriarmos de parte de sua obra. Para nós, interessa extrair desse texto sua dimensão de conflito simbólico, e a importância de Bourdieu (2007, p. 139) enxergar as representações de forma integrada à teoria; a disputa que existe em função da construção da imagem e representação do mundo em relação as diferentes posições de classe. Não se trata apenas de perceber a visão de determinados grupos sociais acerca da problemática na qual estão inseridos, mas também que esta visão de diferentes maneiras pode ter impacto real sobre suas vidas. Esta dimensão está presente no conceito de *habitus* (2007), o qual o autor desenvolve como sendo vivência prática, que vai incorporando um conjunto de valores, representações, visões de mundo que interessam a uma determinada classe dentro de um “campo” específico; sustentam seu poder simbólico, ou seja, ele é “estruturura estruturante e estrutura estruturada”¹⁴. O campo, outro

¹⁴ Esta interpretação do conceito de *habitus* estamos pegando de empréstimo de Serpa (2007, p. 176). Serpa chega a afirmar que “o conceito de *habitus* deve servir de fundamento para a análise dos espaços de representação, dos espaços dos processos cognitivos” (2007, p. 175).

conceito central na obra de Bourdieu (2007), refere-se a arenas de conflito em determinadas dimensões do social. Talvez pudéssemos reinterpretar a leitura feita por Vasconcellos (2001), comentada anteriormente, como o *habitus* da classe média motorizada.

Este último esforço que fazemos acerca de acentuar o papel das representações neste artigo é por considerá-la um ponto chave para revelar as atuais disputas pelo espaço, e em particular a mobilidade por este espaço entendida como forma de acesso ao direito à cidade.

Referências

- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.
- CASTORIADIS, Cornelius. **A instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.
- COLETIVO BADERNA. **Situacionismo: teoria e prática da revolução**. São Paulo: Conrad, 2002.
- DAMIANI, Amélia Luisa. **Espaço e Geografia** – observações de método: elementos da obra de Henri Lefebvre e a Geografia; ensaio sobre Geografia Urbana a partir da Metrópole de São Paulo. 2008. Tese (Livre-Docência)– Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- DEBORD, Guy. Posições situacionistas sobre a circulação. **Internacional Situacionista**, Paris (FRA), n. 3, sem paginação, dez. 1959.
- _____. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2002.
- FERREIRA, Alvaro. A (re)produção do espaço urbano. In: RUA, João (Org.). **Paisagem, espaço e sustentabilidades: uma visão multidimensional da Geografia**. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2007.
- FOUCAULT, Michel. **Of other spaces: utopias and heterotopias**. [S.l.: s.n.], 1986. Disponível em <<http://web.mit.edu/allanmc/www/foucault1.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2009.
- HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo Loyola, 2004.
- _____. **Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development**. Londres: Verso. 2006.
- GORZ, Andre. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse motorizado**. São Paulo: Conrad, 2005.
- ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse motorizado**. São Paulo: Conrad, 2005.
- JAPPE, Anselm. **Guy Debord**. Petrópolis: Vozes, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **A re-produção das relações de produção**. Lisboa: Escorpião, 1973.

_____. **Henri Lefebvre e a Internacional Situacionista** [1983]. Entrevistadora: Kristen Ross. Tradução de Cláudio Ribeiro Duarte. [S.l.: s.n.], 1983. Disponível em: <http://guy-debord.blogspot.com.br/2009/06/henri-lefebvre-e-internacional.html>. Acesso em: 12 mai. 2014.

_____. **La presencia y la ausencia**: contribución a la teoría de las representaciones. México: Fondo de Cultura Económica, 1983.

_____. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

_____. **The production of space**. Oxford: Blackwell, 1994.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LIBERATO, Leo Vinicius. Bicicleta e tempo de contestação. **Xaman**, Helsinque (FIN), n. 1, sem paginação, 2004.

LOPES, Gustavo do Nascimento. **Embaralhando as pernas**: diferentes visões acerca da bicicleta como forma de mobilidade urbana. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia)– Departamento de Geografia, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2010.

MARTINS, José de Souza. As temporalidades da História na dialética de Lefebvre. In: MARTINS, José de Souza (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 13-23.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1999.

SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. **São Paulo em Perspectiva**, n. 13, sem paginação, 1999.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. A insurreição do uso. In: MARTINS, José de Souza (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 71-86.

SERPA, Ângelo. **Espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SOJA, Edward W. **Thirdspace**. Cambridge: Blackwell, 1996.

THRIFT, Nigel. **Space**: the fundamental stuff of Geography. In: HOLLOWAY, Sarah L.; RICE, Stephen P.; VALENTINE, Gill. **Key concepts in Geography**. 6. ed. Londres (RUN): SAGE, 2007.

THRIFT, Nigel. Driving in the city. **Theory, Culture & Society**. Londres (RUN), n. 21, p. 41-59, 2004.

VANEIGEM, Raoul. **A arte de viver para as novas gerações**. São Paulo: Conrad, 2002.

VASCONCELLOS, Eduardo. **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo: Annablume, 2001.

Recebido em maio de 2013;
aceito em julho de 2013.