(I)MOBILIDADES

A discussão em torno da mobilidade, em grande escala ou quotidiana, tem vindo a ganhar terreno. A mobilidade não é algo de novo. O que é novo e característico do mundo contemporâneo, é a escala a que os movimentos se processam, a complexidade e diversidade dos sistemas que os sustentam, a pluralidade de espaços e tempos em que ocorrem, os múltiplos significados que encerram.

A mobilidade é mais do que o acto abstracto de deslocação entre A e B (Cresswell, 2006), estando impregnada de significados, razões, opções, conflitos.

Segundo Urry (2000) as mobilidades[1] estão no centro da vida social, constituindo, segundo Breton (2006) uma dimensão transversal a todas as práticas sociais. Sheller e Urry (2006) referem-se mesmo a um "novo paradigma da mobilidade" nas ciências sociais.

Deste modo, "Issues of movement, of too little movement or too much or of wrong sort or at the wrong time, are central to many lives, organisations and governments" (Hannam, Sheller e Urry, 2006:1).

Ser móvel mais do que uma escolha torna-se um imperativo. Mesmo os que estão impedidos de se deslocar estão dependentes da deslocação de pessoas, bens, ideias, informações. Estamos num mundo móvel, parafraseando Urry. Tudo à nossa volta parece estar em movimento. A questão que se coloca é qual a consequência que a aparente pressão para a mobilidade tem no nosso quotidiano.

Segundo Kaufmann (2002), devemos ser cautelosos no que concerne à análise das mobilidades, uma vez que o aumento do potencial para a mobilidade, associado ao desenvolvimento do sistema de transportes e tecnologias da comunicação e informação não significa, necessariamente, um aumento da mobilidade. É preciso distinguir mobilidade de potencial para a mobilidade.

O potencial para a mobilidade, isto é, a *motilidade*, (Kaufmann, 2002; Flamm e Kaufmann 2006:167-190) constitui-se como um factor de poder e de estratificação importante, estando associado a disparidades urbanas e sociais diversas que se traduzem no acesso desigual à sociedade da mobilidade. A ideia central presente no conceito de

[1] Urry considera cinco tipos de mobilidade: deslocação corporea, o movimento físico dos objectos, a deslocação imaginada, a deslocação virtual e a deslocação comunicacional.

motilidade é que cada actor possui um potencial de mobilidade que pode ou não transformar em movimento.

Breton (2006), considera importante para a compreensão da relação dos indivíduos com o território a análise das "mobilidades efectivas" e das "mobilidades negativas", isto é, os deslocamentos que não se fazem. O que está por trás da deslocação ou da fixação?

Kaufmann, inspirando-se em Levy (2001), distingue três componentes na motilidade que estão em interacção uns com os outros: contexto, acesso e apropriação. O *contexto* inclui o conjunto de meios de transporte e de comunicação disponíveis bem como os serviços e equipamentos acessíveis. O *acesso* implica o conjunto das condições que tornam a oferta acessível (aptidões físicas e sociais dos actores, competências adquiridas, escolhas e limitações de equipamentos em matéria de transportes e telecomunicações). A *apropriação* remete para as competências e para a interiorização pelo actor das possibilidades de movimento (Flamm e Kaufmann, 2006; Kaufmann, 2002). O conceito de "motilidade" centra-se no modo como os actores sociais constroem a sua relação com o espaço, distinguindo-se do conceito de "acessibilidade" que se detém nas possibilidades de mobilidade fornecidas por um determinado território. Segundo esta concepção a existência de espaços públicos acessíveis, por si só não gera mobilidade (ibidem).

Uma conclusão interessante que Kaufmann (2002) retira das análises desenvolvidas em torno do conceito de motilidade é o facto que os actores sociais viajarem mais rapidamente não significar que sejam mais livres, conceito que normalmente lhe anda associado. Ao mesmo tempo que os avanços tecnológicos libertaram as pessoas de certos constrangimentos, criaram outros.

Esta associação faz parte de um sistema de valores que só pode ser compreendido a partir da análise das intenções e razões que levam os indivíduos a mover-se (Kaufmann, 2002). É preciso diferenciar os que se movem como escolha dos que se movem porque o têm de o fazer. Para uns, a mobilidade significa realmente liberdade, para outros é uma restrição, um constrangimento. Devemos diferenciar os turistas dos vagabundos (Bauman,1998; 2000).

Urry (2007) chama a atenção para a existência de uma ideologia do movimento, normalmente associada à idealização do mesmo. Cresswell (2006) defende de igual modo que o significado e as práticas de mobilidade são ideológicas, sendo que a mobilidade nem sempre teve a conotação positiva que tem actualmente. Por exemplo, na idade média a deslocação estava associada a modos de vida marginais. Kellerman

(2006:21), citando Bonss e Kesselring, diz que nas sociedades tradicionais os movimentos não eram interpretados como mobilidade, criando-se "um movimento sem mobilidade", já que esta mobilidade não constituia um valor em si. Esta noção de "movimento sem mobilidade" remete-nos para a distinção entre movimento e mobilidade expressa por Cresswell (2006:3), segundo o qual o conceito de movimento é uma abstracção que descreve o acto de deslocação. O conceito de mobilidade é o equivalente dinâmico do lugar transportando em si significados, poder e compreensões conflituais.

Para Cresswell a "mobilidade é um emaranhado de movimento físico, de significado e de prática" (2009:25), sendo que cada um destes elementos que se encontram ligados entre si é político, isto é, integra em si relações de poder. Compreender os processos complexos de mobilidade passa necessariamente pela análise do movimento em si, das representações sociais subjacentes aos diversos sistemas de mobilidade, das condições em que a deslocação ocorreu e do potencial para a mobilidade (motilidade) (Cresswell 2006; 2009). O movimento entre A e B está associado a diversos significados, sendo experimentado e incorporado pelo actor social móvel de acordo com os mesmos. Por outro lado, estas representações baseiam-se na prática da mobilidade (Cresswell, 2006). Duas pessoas, que se deslocam entre A e B utilizando o mesmo meio de transporte, uma com o objectivo de imigrar e outra como lazer, terão uma experiência diferente da viagem, conferindo-lhe diferentes significados.

O discurso em torno da mobilidade integra diversos conceitos contraditórios, encerrando em si múltiplos significados. Por um lado, a mobilidade surge como corolário do fim das distâncias, da eliminação de barreiras, de velocidade, de liberdade, de eficiência e, por outro lado, como associada aos riscos ecológicos, aos riscos patrimoniais, à destruição do sentido comunitário, aos processos de exclusão social, para elencar apenas alguns exemplos. Este, tal como outros, é um conceito que não é neutro.

Perante a diversidade de conotações e ambivalências em relação às mobilidades, as escolhas, por vezes conflituais, principalmente no quotidiano, tornam-se difíceis estando fortemente ligadas ao modo como o quotidiano é percepcionado e organizado.

Freudendal-Pedersen (2009) desenvolve o conceito de "structural stories" como ponto de partida para a comprensão das razões e dos dilemas que estão por trás das escolhas feitas no quotidiano em termos de mobilidades.

As “structural stories” podem ser definidas como “a specific way of arguing the reasons for everyday life choices and actions. A structural story is used to make an apparent rationale behind actions we take and the choices we make in everyday life, and function as a guide for specific actions” (Freudendal-Pedersen 2009: 34).

As “structural stories” são a expressão das ideias mais comuns utilizadas nas conversas diárias acerca da mobilidade, sendo produzidas e reproduzidas no quotidiano. Expressam “verdades comuns” acerca das diferentes mobilidades que são interpretadas pelos indivíduos, ajudando-os a tomar opções diárias, num mundo povoado de inúmeras escolhas. Segundo a autora este conceito deverá ser compreendido como uma continuação do conceito de Giddens da estruturação.

Giddens (1989) parte da teoria da estruturação para estabelecer a relação entre os indivíduos e a sociedade. Para ele, os actores “mantêm um contínuo entendimento teórico’ das bases da sua actividade” (*Ibidem*:2), ou seja, em condições normais, os agentes são capazes de explicar a maior parte do que fazem. A estrutura não é determinista mas criadora de possibilidades e limitadora da acção não existindo fora do agente (Freudendal-Pedersen 2009).

A capacidade de ser móvel e rápido é essencial na sociedade contemporânea, sendo que a capacidade de aproveitar o tempo, um bem escasso, é essencial. Mobilidade e velocidade tornam-se imperativos na vida moderna. O termo “rápido” colonizou diversos campos da nossa vida. Já em 1983 Virilio dizia que estamos na era do acelerador (Kellerman, 2006:11).

As narrativas acerca da mobilidade e imobilidade estão associadas às representações sociais que circulam na sociedade sendo que móvel normalmente é o que progride, o que evolui, o imóvel é o que está localizado o que nos remete para as as relações de poder que lhe são inerentes. A mobilidade de uns implica necessariamente a imobilidade de outros o que vem de encontro ao conceito de geometria de poder desenvolvido por Doreen Massey (1993), segundo o qual o poder sobre a mobilidade está distribuído de modo desigual. Nem todo o que se move é detentor de poder sobre a mobilidade. Por outro lado, nem todo o que permanece fixo está destituído de poder, o que nos remete para o conceito de motilidade.

É no século XIX que a mobilidade se torna sinónimo de liberdade. A Revolução Francesa e a Nova Constituição dos EUA estão associadas ao nascimento da ideia de que a mobilidade é um direito, tal como a liberdade. A liberdade para se mover, consagrada como direito universal na constituição dos Direitos Humanos é, segundo

Bauman (1998) uma mercadoria perpetuamente escassa e distribuída de forma desigual, o principal factor de estratificação na modernidade líquida que diferencia os turistas dos vagabundos (Bauman, 2000). O turista é o que viaja de acordo com os seus desejos. O vagabundo viaja porque não tem outra escolha. O arquitecto Rem Koolhaas (Apud Cresswell, 2004:150) identifica uma "elite cinética" constituida pelos novos cosmopolitas e o proletariado cinético que está bloqueado no seu local de residência e assim, imobilizado. Cresswell, por seu lado, lembra o cosmopolitanismo do proletariado cinético. Estes estão onde está a elite cinética, no entanto, não são livres nem possuem direitos de cidadania. Esta oposição remete-nos mais uma vez para a dualidade entre mobilidade e imobilidade em que o primeiro está conectado com sucesso, evolução, bem estar e o segundo com sofrimento, pobreza, territorialização. Milton Santos (2001) faz uma afirmação interessante. O autor diz: "Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos". Os homens lentos são para o autor os pobres, os que não detêm a velocidade. Para ele os detentores da "mobilidade" refugiam-se nas imagens pré-fabricadas, confortáveis acabando por ver pouco da cidade e do seu mundo. Os outros, os que a cidade procura afastar, esconder, relegar para a periferia, escapam às totalidades racionalizantes. Têm uma experiência da cidade feita de carências que lhes permite ir além e sonhar com um futuro melhor.

Este direito de mobilidade é algo adquirido, pelo menos nos países democráticos. No entanto, no que concerne ao direito à livre deslocação na cidade o mesmo já não se passa. São diversos os obstáculos que se interpõem entre o indivíduo e o caminho a percorrer que condicionam o direito à cidade, principalmente o direito à deslocação não motorizada.

Podemos no entanto questionarmo-nos o que significa o direito à cidade e que cidade é esta de que estamos a falar?

ESPAÇOS-TEMPOS URBANOS MÓVEIS

Neste ponto e tendo como referência a reflexão introdutória irei abordar a relação entre a mobilidade e os espaços tempos urbanos.

A cidade tem acompanhado a história das técnicas, do transporte e armazenamento de bens, de informações e pessoas o que tem implicações no planeamento urbanístico e dos transportes. Cada técnica, refere Milton Santos (2006), conduz não apenas a uma nova

percepção do tempo mas a um novo uso do tempo, um uso que se torna com o tempo rotineiramente mecanizado, assente na naturalidade da técnica.

A compreensão das dinâmicas urbanas passa pela exploração das questões da mobilidade. As mudanças ocorridas nas cidades ao longo dos tempos estão relacionadas com diferentes culturas de mobilidade que podemos associar a distintos sistemas de mobilidade que se têm vindo a tornar cada vez mais complexos. Segundo Urry, historicamente a maioria das sociedades assenta num sistema de mobilidade principal relacionado com a economia dessa sociedade (Urry, 2007). O sistema dominante nas ultimas décadas é o do automóvel. Este, mais do que nunca está ligado a novos usos do tempo. Tempo que tal como o espaço se têm vindo a comprimir, segundo David Harvey (1989).

A passagem de uma sociedade rural para uma sociedade industrial e, posteriormente, para uma sociedade pós – industrial, associada ao aumento da reflexividade, à criação de uma economia de signos e símbolos, à importância crescente do consumo sobre a produção na construção da identidade, e à estetização da cultura e da sua deslocação para formas de consumo mais visuais (Edwards, 2000), alteraram o modo como a mesma é perspectivada.

Este processo implica a construção de um novo sistema de signos e imagens, efémeros, que conta com a ajuda da publicidade e dos meios de comunicação, e com a melhoria dos sistemas de comunicação e fluxos de informação que se processam a um ritmo cada vez maior. Esta ideia de inovação, rapidez, efemeridade está directamente ligada à noção de mobilidade como progressão, mudança, evolução, valores que parecem conduzir o rumo das nossas vidas tal como nos mostra Freudendal-Pedersen (2009) através das “structural stories”.

Fortuna (2002, 127) sintetiza as transformações que distinguem a metrópole industrial e moderna da metrópole tardia e pós-moderna da seguinte forma: a urbanização do mundo e o aumento crescente das cidades do centro para as margens, o monopólio dos “produtores da cidade” (urbanistas e arquitectos) sobre o espaço urbano enquanto signo, relevando para um lugar secundário a participação dos não especialistas, isto é, dos seus utilizadores; a criação de espaços vazios no interior das cidades fruto da flexibilização pós-fordista, o desenvolvimento das tecnologias associadas à compressão tempo espaço; a cultura de velocidade e movimento; a globalização económica, financeira e dos modos de governação política, a globalização da cultura concomitante com a produção de

formas de afirmação contra-hegemónicas e finalmente mas não menos importante, a "urbanização da injustiça", isto é, a debilidade da cidadania.

Para Yves Chalas (1997), as transformações ocorridas na cidade, fruto da pós-modernidade, resultam numa cidade emergente que caracteriza como *cidade móvel*, ou seja, uma cidade na qual a mobilidade é a base das suas relações sociais, *cidade território*, uma cidade que se dispersa por territórios cada vez mais vastos; *cidade natureza* que abrange o campo; *cidade policêntrica* na qual emergem novas centralidades associadas ao consumo, como por exemplo, os centros comerciais; *cidade das escolhas pessoais* na qual as identidades são construídas a partir das várias possibilidades do território e *cidade vazia* na qual o construído se mistura com os espaços agrícolas e com os espaços vazios.

A mobilidade está no centro das cidades. Faz parte da sua essência. A oferta diversificade de mobilidade dá-nos liberdade de moldar a cidade às nossas necessidades (Lévy, 2001) o que nos remete para a noção de cidade móvel e de cidade das escolhas. A apropriação da cidade plural é "feita a partir de uma multiplicidade de lugares ligados entre si por eixos de ligação" (Rémy e Vóye, 1992:93). Não há uma cidade mas antes quase tantas cidades como os indivíduos que nela habitam, trabalham, visitam. O modo de deslocação que escolhemos tem um papel importante na forma como criamos e experimentamos a "nossa cidade".

A cidade tem vindo a transformar-se, adaptando as suas estruturas imóveis à mobilidade. Podemos afirmar que o século XIX é o século da explosão do movimento marcado pelo surgimento do telégrafo, do telefone, do jornal, do comboio, da bicicleta, da luz artificial. A velocidade começa a impor-se na cidade, conduzindo a uma mudança na consciência do tempo e do espaço que, no entanto, não deve ser pensado como universal já que a cidade é composta por uma infinidade de tempos e de espaços. (May e Nigel, 2001:1-46).

Entre 1930 e 1990 na Europa ocidental a média anual de qiolómetros per capita realizados na cidade a pé, de bicicleta e de transportes públicos diminui, enquanto que as deslocações em transportes privados aumentaram (Hart, 2001).

A deslocação pedonal como modo de transporte tem vindo a ser substituída, primeiro pelos transportes públicos e depois pelo automóvel, havendo um automóvel por cada 8,6 pessoas no Mundo (Urry, 2000).

O automóvel é mais do que um mero meio de deslocação. É um objecto emblemático produzido por empresas icónicas. É também o segundo maior item de consumo das

famílias a seguir à habitação. Está ligado a diversas outras industrias, algumas delas associadas a acontecimentos importantes a nível mundial, como as petrolíferas ou a mudanças na própria estrura da cidade, tal como a expansão das periferias, a construção de estradas e auto-estradas, entre muitas outras. Para além disso está também conotado com qualidade de vida, estando associado a uma mobilidade responsável, impondo-se sobre todas as outras mobilidades que são relegadas para segundo plano (Sheller e Urry 2000).

Sheller e Urry (2000:739), utilizam o conceito de automobilidade para expressar esta realidade. A Automobility is a complex amalgam of interlocking machines, social practices and ways of dwelling, not in a stationary home, but in a mobile, semi-privatized and hugely dangerous capsule"

O filme Crash de 2004, um filme de Paul Haggis que retrata as relações raciais e de classe estereotipadas dos residentes de Los Angeles, uma cidade organizada em torno do automóvel, tem início com uma frase proferida por uma das personagens envolvida numa colisão entre automóveis. Ele diz *" Em Los Angeles ninguém te toca. Estamos sempre atrás do metal e do vidro. Acho que sentimos tanta falta desse toque, que batemos uns nos outros só para sentir alguma coisa"*

Dentro do automóvel a experiência da cidade não é total. Podemos dizer que é uma quase experiência. Os sentidos estão protegidos, isolados do ambiente circundante.

A experiência corporal do quotidiana está limitada,não havendo uma relação directa do corpo com a cidade, esta é uma experiência encapsulada em que a fusão do corpo humano com o corpo urbano não é possível. Esta fusão só é possível através do caminhar e do pedalar mas principalmente através do primeiro. Se tal como foi referido anteriormente a experiência da cidade está intimamente associada ao meio de deslocação escolhido e, este, por sua vez, está associado a diferentes valores tendo implicações na vida social do actor social móvel que cidade é a cidade do peão, quais as relações de poder que estabelece com os outros meios de locomoção? E acima de tudo o que significa ser peão na cidade "espectáculo", "móvel", das "escolhas", marcada pela "urbanização da injustiça"? Mais ainda, quais as representações sociais que lhe estão associadas? Que histórias estruturais são desenvolvidas e difundidas em torno do acto de caminhar? Não pretendo responder a estas questões no presente artigo. Irei, no entanto deter-me no próximo ponto sobre o acto de caminhar quotidianamente, reflectindo sobre o melhor método para captar a experiência do caminhante na cidade e o modo como constroi a relação com a mesma e com o próprio acto de caminhar.

CAMINHAR COMO ROTINA E MÉTODO

Caminhar é o modo de deslocação mais antigo, algo que está incorporado na nossa rotina. Marcel Mauss no ensaio *Técnicas do Corpo* que apresentou em 1934 na Société de Pychologie, defende que o caminhar não é algo natural mas algo adquirido através da educação, pelo que o modo de caminhar varia de sociedade para sociedade. Há factos técnicos que intervêm e que diferenciam os modos de caminhar.O antropólogo japonês Junzo Kawada desenvolveu um estudo comparativo entre o modo de andar e carregar pesos dos Franceses e japoneses, chegando à conclusão que eram diferentes. Os primeiros mantém as pernas direitas enquanto os segundos andam apoiando-se nos joelhos (*Apud* Ingold, 2004: 325).
Balzac na Théorie de la démarche (1830-1833[1978]:17) reflecte sobre o movimento do caminhante, chamando a atenção para o facto deste ser um assunto pouco explorado.

N'est−il pas réellement bien extraordinaire de voir que, depuis le temps où l'homme marche, personne ne se soit demandé pourquoi il marche, comment il marche, s'il marche, s'il peut mieux marcher, ce qu'il fait en marchant, s'il n'y aurait pas moyen d'imposer, de changer, d'analyser sa marche : questions qui tiennent à tous les systèmes philosophiques, psychologiques et politiques dont s'est occupé le monde ?

De Certeau no ensaio “Marches dans la Ville” vai reflectir sobre o acto de caminhar como forma elementar da experiência da cidade transumante ou metafórica que se insinua no texto da cidade planificada (De Certeau, 1990:142). O caminhar permite rescrever a cidade através dos passos do peão que se apropria da mesma com todos os sentidos. São os passos que moldam o espaço que de outro modo não existiria.
Se queremos comprender a cidade e a experiência quotidiana da deslocação pedonal em interacção com os outros meios de deslocação temos que nos misturar na multidão. Os mapas ou os GPS permitem-nos conhecer os hábitos de deslocação dos indivíduos, não nos indicam, no entanto, o que se passou entre estes dois pontos. Não nos dão nenhuma pista acerca do significado da viagem para o actor social móvel: o que o motivou, os obstáculos (reais ou pressentidos) que encontrou, o meio de transporte que utilizou e o porquê da sua escolha, a altura do dia e do ano em que percorreu a distância entre A e B,

se o fez sozinho ou acompanhado, as memórias que o trajecto lhe suscitou. Em resumo, nada nos diz da experiência da (i)mobilidade.

Esta é uma experiência multi-sensorial que invoca a "tríade conceptual" desenvolvida por Lefebvre em relação ao espaço. Lefebvre considera as *representações do espaço*, isto é, o espaço construído pelos profissionais e tecnocrátas; as *práticas espaciais*, ou seja, as práticas que estruturam a realidade quotidiana, englobando a produção e a reprodução, a concepção e a execução, assegurando a coesão social, a continuídade e a competência espacial, o que nos remete para o espaço percebido e, por último, o *espaço representacional*, isto é, o espaço vivido no quotidiano, experimentado através dos símbolos e imagens e que surge da relação dialéctica entre os dois primeiros (Lefebvre, 1991; Merrifield, 2000:167-182).

Massey (2002:458-475), explora o modo como o espaço é apreendido de diversos modos em diferentes épocas do ciclo de vida do indivíduo e da localidade num artigo que desenvolve acerca de Wythenshawe, o local de residência dos seus pais. Estabelece uma relação entre as alterações ocorridas no local e a vida dos seus pais, nomeadamente o seu envelhecimento associado a limitações físicas impeditivas da deslocação pedonal, reflectindo entre outras coisas sobre as negociações acerca do significado do lugar, sobre a percepção do espaço e sobre o modo como este pode ser apreendido de diferentes modos.

Segundo a autora, as nossas vidas são vividas em espaços (tempo-espaços) muito mais complexos do que o que podemos adivinhar a partir dos mapas da mobilidade física. Tal como já referi apoiando-me em De Certeau, os mapas apenas nos dão uma visão abstracta do trajecto entre A e B, um trajecto que se altera ao longo do tempo, dando origem a novas interpretações, percepções e apropriações do espaço.

Dirigindo-se ao pai, a autora diz que a degradação a que chegaram os passeios faz com que estes sejam a "mini version of the Alpes if you're not steady on your feats" (2002, 465). A experiência da deslocação entre A e B é diferente, não só porque o pai já não se desloca do mesmo modo que antigamente mas porque o próprio percurso está alterado. Há uma modificação da representação do espaço, do espaço percebido e consequentemente do espaço vivido.

Como diz a autora há muitos modos de conhecer o espaço. A forma como este é vivido e apreendido pelos ciclistas e skaters, por exemplo, é diferente, uma vez que para estes os desafios e as limitações de deslocação são outras. A negociação do espaço, difícil para quem tem problemas de mobilidade, como o pai da autora, está aqui bem vísivel. O

pai terá de desenvolver técnicas corporais (para utilizar a expressão de Marcel Mauss) que lhe permitam deslocar-se no passeio sem problemas.

Esta negociação e renegociação dos contactos que se estabelecem na rua, é o que lhes dá vida, embora neste caso possamos dizer que há uma apropriação ilegítima do passeio pelos ciclistas e skaters que os torna perigosos.

William Whyte (2009; 2001) salienta que o peão é um ser social e uma unidade de transporte maravilhosa, complexa e eficiente que se adapta facilmente aos movimentos dos outros, caso não tenha limitações de mobilidade, acrescento. Goffman mostrou igualmente que o acto de caminhar numa rua da cidade é uma actividade social no sentido que há uma resposta imediata ao movimento dos outros (Ingold, 204). Os corpos sentem e dão sentido ao mundo à medida que se deslocam (Büscher e Urry, 2009).

David Seamon (.1980:148-166) desenvolve o conceito de "place ballet" para explorar fenomenologicamente o comportamento dos indivíduos no espaço. Para ele, as pessoas envolvidas nas suas rotinas espaço-tempo (uma série de comportamentos corporais habituais que se estendem no tempo) e no seu "body ballet" (série de gestos e movimentos integrados que sustêm uma tarefa) reunem-se no espaço e no tempo, transformando o espaço em lugar e moldando ambientes que criam um sentimento de vitalidade e bem estar. Embora este conceito não se se dirija exclusivamente aos espaços exteriores, parece-me que podemos dizer que para que uma rua pareça interessante é necessário este encontro de rotinas. Jane Jacobs (2000:61 [1961]) também se referiu ao ballet do seu passeio como uma reunião de hábitos, rituais e movimentos que dão vida à rua. A autora (2000 [1961]) no reconhecido livro *The Death and Life of Great American Cities,* afirma que se as ruas de uma cidade parecem interessantes , a cidade parece interessante; se parecem aborrecidas, a cidade parece aborrecida.

Mas porque é que há vida em certas ruas e noutras não. Que obstáculos se interpõem entre elas e os caminhantes para que se esvaziem? Parece, segundo Whyte (2001) [1980], que o que atrai pessoas são as outras pessoas é a mistura, a confusão. O autor dá o exemplo de Lexington, uma rua em Nova Iorque barulhenta, com passeios degradados, com mobiliário urbano mal colocado, com muitos vendedores, ladrões mas uma das mais concorridas. Qual a causa, pergunta – a desordem, diz. O que torna o acto de caminhar interessante é o encontro com o outro na cidade em movimento.

Como foi dito anteriormente a sociedade actual combina a velocidade com lentidão. Caminhar é o meio de locomoção mais lento mas também o mais flexível. O peão

contorna caminhos, atravessa atalhos, constrói alternativas criativas na selva urbana que é preciso analisar.

No entanto, o peão está também sujeito a diversos obstáculos, físicos e socio-culturais, que limitam ou mesmo constrangem a sua tarefa.

A questão que me propus explorar é qual o melhor método para captar estes obstáculos que se impõe entre o indivíduo e a experiência da cidade. Esta é uma dúvida que surgiu no decorrer da minha investigação para doutoramento[2] Não pretendo aqui analisar as escolhas metodológicas que fiz no decorrer da investigação que se encontra em curso mas antes reflectir sobre os métodos em si.

Devemos optar por métodos mais estáticos ou, pelo contrário, por métodos móveis de que destaco as entrevistas go-along (ou "walk along") como forma de captar a experiência dos corpos em movimento na cidade a diferentes (i)mobilidades.

Caminhar implica movimento, deslocação corporal. Os corpos sentem e dão sentido ao mundo à medida que se deslocam (Büscher e Urry, 2009). Deste modo, o estudo do movimento implica compreender como é que os indivíduos enquanto actores sociais móveis constroem e reconstroem narrativas acerca do mundo.

Lopes (2008) afirma "andar não é mera repetição ou desinteressante trivialidade". No entanto, é assim que por vezes se afigura, tornando a sua investigação difícil. Habituamo-nos a contornar obstáculos, a negociar o espaço com os outros mas também com toda a panóplia de objectos que bloqueiam os passeios. Construímos "histórias estruturais" e interiorizamo-las de tal modo que falar do quotidiano nos parece trivial, supérfluo; demasiadamente banal.

Qual será a melhor forma então de apreender a experiência sensorial associada ao acto de caminhar, de identificar obstáculos tal como são compreendidos e negociados pelas pessoas, de apreender o lugar tal como é construído pelos indivíduos no seu quotidiano móvel?

Lopes responde a isto: Ora, caminhando, eis a proposta, prática e analítica, as identificações vão sendo forjadas de forma dinâmica, dialógica e multifacetada, em permanente relação e aprendizagem pela experiência – neste caso, a experiência de andar na e pela cidade, de conceber o *sujeito andante* como *sujeito falante*, que inscreve

[2] No decorrer da minha investigação para doutoramento em curso estou a investigar a experiência pedonal quotidiana e os obstáculos físicos e simbólicos à mesma tal como são percepcionados pelos actores sociais.

os seus passos na ordem do discurso, uma outra forma, afinal, de *fazer lugar*, ocupando os espaços vazios da cidadania. (Teixeira Lopes, 2008)

As entrevistas tradicionais qualitativas semi-estruturadas permitem compreender como é que os indivíduos experimentam e dão sentido às suas vidas, possibilitando captar o significado das acções para os actores sociais.

O método "go-along", uma forma de entrevista qualitativa em profundidade que é realizada em movimento permite também compreender como é que os indivíduos experimentam e dão sentido às suas vidas, no entanto, tem a vantagem de trazer a mobilidade para o centro da investigação empírica.

Kusenbach (2003) introduz o "go-along" como um instrumento de investigação que tem a vantagem de não retirar os entrevistados do ambiente onde desenvolvem as rotinas diárias, o que tem diversas vantagens quando o objectivo é o estudo do sujeito móvel em relação com o lugar.

O caminhar com os entrevistados permite captar *in situ* a experiência móvel sensorial da jornada, questionando ao mesmo tempo os entrevistados acerca da mesma. Deste modo, aspectos que sendo banais poderiam ficar esquecidos ou mesmo passar despercebidos pelo entrevistado numa entrevista normal, terão maior probabilidade de serem abordados (Kusenbach 2003). Esta é a principal vantagem do método.

Ao mesmo tempo permite também a imersão do investigador no percurso, permitindo-lhe compreender melhor a experiência do entrevistado e a influência do local na construção acerca do conhecimento da experiência pedonal (Anderson, 2004). Como Casey (2001) defende o corpo, e neste caso o corpo em deslocação, encontra o lugar através de um processo que denomina *outgoing*, sendo que o lugar é transformado pelos corpos que por seu turno são influenciados pelas estruturas inerentes ao mundo. Indo ao encontro dos lugares, o corpo toma os traços dos lugares que conheceu. Os lugares por seu lado, também são alterados pelo facto do corpo ter estado neles num processo que chama *incoming*. Deste modo, a investigação em andamento permite-nos ligar o indivíduo ao lugar e vice-versa, remetendo-nos por exemplo para as memórias do mesmo.

Para além do registo oral, disponível numa entrevista tradicional, o walk-along permite ainda um registo sensorial, nomedamente dos sons que acompanham o percurso, o que podendo ser uma desvantagem em caso de gravação da entrevista e posterior transcrição, tem a vantagem de permitir captar o ambiente sonoro, essencial para a análise do

ambiente urbano (ver Fortuna, 2001 sobre a importância dos sons na cidade) possibilitando a imersão na confusão que nos fala William White.

Como principais desvantagens podemos identificar, no entanto, em especial as condições atmosféricas que podem dificultar ou mesmo impossibilitar a entrevista. As condições físicas do entrevistado poderão constituir outra dificuldade.

Finalmente, o maior obstáculo parece-me ser a disponibilidade temporal do entrevistado. Isto é, a pressão do tempo em geral limita a sua disponibilidade para ser entrevistado mas ser entrevistado em andamento mesmo que num percurso que faça normalmente, poderá ser ainda uma limitação maior. No caso dos indivíduos que utilizam normalmente o automóvel, deslocando-se pouco a pé, esta limitação poderá ser acrescida, constituíndo o facto do indivíduo não caminhar um obstáculo logo à partida.

Pesando as vantagens e desvantagens do método "go-along" penso que o estudo da mobilidade e de um tipo de mobilidade específica, a deslocação pedonal, deverá ser utilizado conjuntamente com outros métodos mais imóveis tal como as entrevistas semi-estruturadas tradicionais. A combinação do móvel com o imóvel permite-nos compreender melhor a própria experiência da mobilidade, também ela feita de imobilidades, sendo que aqui a imobilidade não deverá ser percepcionada como algo negativo, mas como um ingrediente da própria mobilidade já que mobilidade e imobilidade constituem-se mutuamente.

Anderson, 2004 "Talking whilst walking: a geographical archaeology of knowledge" in *Area* 36.3:254-261.

Balzac, H (1978 [1830-1833]), *Théorie de la démarche et autres textes*, Paris, Albin Michel:17.

Bauman, Zygmunt, (1998) *Globalization-The Human Consequences*, Cambridge, Polity Press

Bauman, Zygmunt (2000) *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press.

Breton, Éric, (2006) , "Homo Mobilis" in Michel Bonnet e Patrice Aubertel (Dir.), *La Ville aux Limites de la Mobilité, Paris, Presses Universitaires de France* : 23-29.

Büscher e **Urry** (2009) "Mobile Methods and the Empirical" in *European Journal of Social Theory* 12(1):99-116.

Casey, E.(2001) "Between Geography and Philosophy:What does it mean to be in the place-world?" in *Annals of the Association of American Geographers,* 91(4): 683-693.

Certeau, Michel de (1990) Línvention du quotidian. 1. arts de faire, Paris, Gallimard :139-164.

Chalas et **Dubois** (1997) *La Ville émergente*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube.

Cresswell, T **(**2006) *On Move- Mobility in the Modern Western World*, Nova Iorque, Routledge.

Cresswell, T (2004) "Justice Sociale et Droit à La Mobilité in Allemand, S; Ascher, F.; Lévy, J (Eds), 2004 *Les Sens du movement : Modernité et mobilités dans les societés urbaines contemporaines*, Paris, Belin :145-153.

Cresswell (2009) "Seis Temas na Produção das Mobilidades" in Carmo, R e Simões, J. (Org) *A Produção das Mobilidades redes, espacialidades e trajectos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais:25-37.

Edwards, Tim, *Contradictions of Consumption – Concepts, Practices and Politics in Consumer Society*, Londres, Open University Press, 2000.

Flamm, M e **Kaufmann**, V (2006) ˝Operationalising the concept of motility: a qualitative Study" in *Mobilities* 1 (2): 167-190.

Fortuna (2001) "Soundscapes: The Sounding City and Urban Social Life" in *Oficina do CES*, 161.

Fortuna, Carlos, (2002) "Culturas Urbanas e espaços públicos: sobre as cidades e a emergência de um novo paradigma sociológico" in *Revista Crítica de Ciências Sociais* 63, 123-148.

Freudendal-Pedersen, Malene (2009) *Mobility in Daily Life – Between Freedom and Unfreedom*, Oxon, Asghate.

Hannam, K; **Sheller**, M. e **Urry**, J (2006) "Mobilities, Immobilities and Moorings in Mobilities vol.1 (1): 1-22.

Hart, T (2001) "Transport and the city" in Ronan Paddison (Ed.) *Handbook of Urban Studies*, Londres, Sage Publication:102-121.

Harvey, D, (1989) *The Condition of Postmodernity: An Enquiry Into the Origins of Cultural Change*, Cambridge, Basil Blackwell.

Ingold, T (2004) "Culture on the Ground – The World Perceived Through the Feet" in *Journal of Material Culture* 9(3).

Jacobs, Jane (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books.

Kaufmann, V (2002) *Re-thinking Mobility – Contemporary Sociology*, Aldershot, Ashgate.

Kellerman, A (2006) *Personal Mobilities*, Londres, Routledge.

Kusenbach (2003) "Street Phenomenology: The Go-along as Ethnographic Research Tool" in *Ethnography* 4(3):455-85.

Lefebvre, Henri (1991) *The Production of Space*, Oxford, Blackwell.

Levy, J (2001), "Os Novos Espaços da Mobilidade" in *Geographia*, vol 3, nº 6.

Lopes, João Teixeira (2008), "Andante, andante: tempo para andar e descobrir o espaço público" *in* Rogério Proença Leite (Org.), *Cultura e Vida Urbana – Ensaios sobre a Cidade*, São Cristóvão, Editora UFS: 129-144.

Massey, D. (1993) "A Global Sense of Place" in Ann Gray e Jim McGuigan (Ed.), *Studing Culture: an Introductory Reader*, Londres, Edward Arnold:232-242.

Massey (2002) "Living in Wythenshawe" in Borden, Kerr e Rendell (ed) *The Unknown city- Contesting Architecture and Social Space,Londres, MIT Pres :* 458-475.

May, J e **Nigel**, T(2001) *Timespace – Geographies of Temporality*, Londres, Routledge: 1-47.

Mauss, M. (1973) "Techniques of the body" in *Economy and Society* 2 (1):70-88.

Merrifield (2000) “Henri Lefebvre – A socialist in space” in Crang e Thrift(ed) *Thinking* Space, Londres, Routledge: 167-182.

Remy, Jean e **Voyé**, Liliane (1994), *A Cidade : Rumo a uma Nova Definição?*, Porto, Edições Afrontamento.

Seamon, D (.1980) Buttimer e Seamon (ed) *The human experience of space and place* , Londres, Croom Helm: 148-166.

Sheller, M e **Urry**, John (2000) “The city and the car” in *International Journal of Urban and Regional Research*, 24: 737-57.

Sheller, M e **Urry**, J (Ed.), 2006, “The new mobilities paradigma” in *Environmentand Planning*, A, 38: 207-26.

Santos, M (2006) [4ª Edição] *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

Urry, J (2000) *Sociology Beyond Societies*, Londres, Routledge.

Urry, J (2007) *Mobilities*, Cambridge, Polity Press.

Whyte, W (2001) [1980] *The Social Life of Small Urban Spaces*, Project for public spaces, Nova Iorque.

Whyte, W (2009) [1988] *City: Rediscovering the Center*, Filadelfia, University of Pennsylvania Press.