



Oculum Ensaio

ISSN: 1519-7727

sbi.ne\_oculumensaios@puc-campinas.edu.br

Pontifícia Universidade Católica de Campinas

Brasil

Kapp, Silke  
ALIENAÇÃO VIA MOBILIDADE  
Oculum Ensaio, núm. 15, enero-junio, 2012, pp. 30-41  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Campinas, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=351732200003>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

**ALIENAÇÃO VIA MOBILIDADE** | Silke Kapp

Professora Doutora | Universidade Federal de Minas Gerais | Escola de  
Arquitetura | Departamento de Projetos | R. Paraíba, 697, Funcionários,  
30130-140, Belo Horizonte, MG, Brasil | *E-mail: kapp.silke@gmail.com*

| Recebido em 17/4/2012 e aceito para publicação em 4/5/2012

# **ALIENAÇÃO VIA MOBILIDADE**

## **MOBILIDADE COMO LIBERDADE**

A mobilidade é habitualmente considerada um bem, seja como possibilidade de deslocamentos cotidianos numa mesma região (mobilidade urbana) ou deslocamentos sazonais para além dela (mobilidade geográfica em geral), seja como possibilidade de mudança de domicílio (mobilidade residencial). Assim, prevalece um eufemismo em relação aos dispositivos que ampliam qualquer uma dessas possibilidades, não importando se o deslocamento é livre, induzido ou compulsório. O fato de se criarem mais dispositivos para que mais pessoas se desloquem mais vezes e para mais longe parece, erroneamente, equivaler a um aumento de liberdade, independência e autonomia de ação.

É claro que ninguém com um ideário minimamente democrático seria, por princípio, contrário à liberdade de ir e vir. O problema é que essa noção se reveste facilmente de hipocrisia. O dispositivo de ampliação da mobilidade, que, numa fase inicial, parecia de fato livre, torna-se compulsório com facilidade. A mobilidade de alguém que passa cinco horas diárias no transporte público entre moradia e trabalho não significa nenhuma liberdade, nem tampouco o são as mudanças provocadas por remoção, pressão imobiliária, desestruturação do contexto local, perseguição política, pobreza, clima, falta de oportunidades. Até mesmo o turismo — termo esse que sempre carrega consigo a conotação de férias e tempo livre — tem sido praticado menos por opção do que por falta de opção, sobretudo no setor do chamado turismo de negócios. Os funcionários dos *global players*

não circulam pelo mundo como abastados do século XVIII em *Grand Tour*, nem como *globetrotters*, mas como agentes de articulação entre mercados, empresas e instituições cujos destinos representam apenas pontos indiferentes de um mesmo empreendimento.

Uma questão óbvia nisso tudo é a relação direta entre o incremento de mobilidade e o consumo cada vez maior de recursos naturais (energia, matérias primas e espaço, sobretudo). Mas o raciocínio que vê no impacto ambiental da mobilidade o seu principal aspecto negativo costuma desembocar em tentativas de diminuir esse impacto sem questionar os deslocamentos enquanto tais e sem questionar seus efeitos políticos. Os prejuízos de uma mobilidade compulsória estão longe de se restringir à questão ambiental. Melhor do que substituir o automóvel particular pelo transporte coletivo ou pelo transporte não motorizado seria reduzir drasticamente a necessidade de longos deslocamentos diários de milhões de pessoas. Melhor do que criar novos loteamentos, conjuntos e condomínios ditos sustentáveis seria interromper os mecanismos que obrigam à mobilidade residencial e que a fazem equivaler à mobilidade social, seja no sentido ascendente ou descendente. Em suma, contrariando a já automatizada associação entre liberdade e movimento, caberia discutir como justamente a mobilidade pode significar uma forma de interdição e desestruturação da liberdade, em especial daquela liberdade que se manifesta como *autonomia coletiva* na produção do espaço.

### AUTONOMIA NO ESPAÇO

Autonomia é a possibilidade e a capacidade de indivíduos e grupos darem a si mesmos suas próprias normas. Portanto, autonomia não é o mesmo que arbitrariedade individual ou ausência de regras, mas, pelo contrário, contém a ideia do *nomos*, da norma. Contudo, essa norma não é imposta por uma instância externa (como nas situações de heteronomia), mas sim definida por aqueles que a ela estarão submetidos. Também por essa razão, a noção de autonomia é muito mais significativa quando entendida coletivamente, como um conjunto de acordos entre um grupo igualitário de pessoas, não hierárquico.

O que isso quer dizer em termos espaciais? Como foi extensamente discutido por Lefebvre (1976, 1991), o poder sobre a produção do espaço equivale ao poder sobre a sociedade em geral ou, inversamente, não há poder na sociedade que não seja também poder sobre a produção social do espaço. Não é difícil verificar isso nas cidades brasileiras, cujo desenvolvimento tem sido sempre mais pautado por interesses econômico-políticos do que pelos interesses e necessidades cotidianas da população em geral. Esta costuma estar submetida a uma produção heterônoma do meio urbano e até doméstico, da mesma maneira como está submetida a heteronomias nas esferas econômica, cultural e política. Na realidade, tais esferas são inseparáveis entre si e inseparáveis da dimensão espacial.

Em contrapartida, a autonomia no espaço — a possibilidade de determinação do espaço por aqueles que o usam ou habitam — significaria necessariamente uma rearticulação de poder em favor da escala local e microlocal. Como ressoa no velho termo *co-*

*munismo*, a liberdade começa na comuna ou na pequena unidade socioespacial. Não há dúvida de que é impossível resolver todos os problemas de uma sociedade complexa, a partir, somente, de pequenas unidades espaciais autônomas justapostas. Mas, por outro lado, uma democracia representativa em que legislam sobre o espaço apenas instâncias espacialmente muito abrangentes (de prefeituras a organizações supranacionais) leva, invariavelmente, à alienação do espaço cotidiano. Por mais bem intencionados que sejam os mecanismos da chamada participação popular, é impossível que haja autonomia coletiva em estruturas nas quais um único “representante” se põe no lugar de milhares de indivíduos ou pequenos grupos que, no interior dessas estruturas, nem sequer conseguem se fazer ouvir. Uma transformação social com sentido emancipatório deve incluir a autonomia na produção do espaço, a começar pela escala mais imediatamente concernente à vida cotidiana.

Embora a ideologia da propriedade privada e do enraizamento primordial no território (que é o ponto em que Heidegger e o nacional-socialismo convergem) torne suspeita qualquer discussão da chamada *territorialidade*, ainda assim, cabe lembrar que seres humanos são *res extensa*, têm corpos e vivem espacialmente, não apenas num sentido metafórico. Mantê-los sempre em movimento equivale à dominação — tanto quanto mantê-los cativos. Nos dois casos, o poder sobre o tempo é correlato do poder sobre o espaço. Uma sociedade de indivíduos que se movem continuamente em espaços determinados, de forma heterônoma, nunca é emancipada, da mesma maneira que o turista — em sua modalidade nova ou antiga — não é autônomo, mas, pelo contrário, obrigado a se submeter a regras alheias. Sua experiência da heteronomia também pode ser valiosa, desde que aconteça por opção, como forma de conhecimento. Para haver essa opção, deverá haver alternativa, isto é, a possibilidade de um engajamento efetivo e de longo prazo num determinado território, com decisões sobre sua configuração, seu compartilhamento, o uso de seus recursos naturais e sua forma de absorver necessidades e eventos humanos.

## TEMPO E ESPAÇO VIVIDOS

Numa investigação intitulada “Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial”, o historiador Thompson (1967) descreve o processo social de mudanças e conflitos que levou à separação analítica das dimensões de tempo e espaço, assim como ao domínio do tempo quantificado do relógio sobre o tempo vivido ou natural. Para ele, tempo vivido é aquele definido pelos ciclos naturais, pelo corpo com suas paixões e seu tédio, pela ação e pelo evento; ele é o tempo que as crianças compreendem antes de serem disciplinadas pela escola. Suas medidas são imprecisas aos olhos modernos: Thompson (1967) menciona expressões como ‘uma Ave Maria’, ‘um torrar de milho’, uma ‘mijada’ (*a passing while*).

Perceber esse tempo é perceber seus conteúdos. Na verdade, *ele não existe sem seus conteúdos*. Não faz sentido dizer que o tempo vivido ‘passa’ ou que pode ser usado ou

poupado. Da mesma maneira como não se deixa apartar dos acontecimentos, o tempo vivido não se deixa apartar dos espaços desses acontecimentos. O dia, o intervalo variável entre a aurora e o crepúsculo, é o tempo de um movimento (dos corpos celestes) no espaço. Inversamente, a jornada, o caminho que se consegue percorrer a pé num dia, é usada como medida de distância. Thompson (1967) remete a um relato do dramaturgo Synge (1941) sobre sua vida nas Ilhas de Aran, no qual deixa evidente a inseparabilidade de tempo e espaço vividos: as pessoas ali mediam o tempo pela sombra do marco da porta no chão da cozinha; em dias de vento sul, quando essa porta ficava fechada, desaparecia também a medida de tempo.

Thompson também remete à diferença que Lefebvre traça entre ‘tempo cíclico’ e ‘tempo linear’, para indicar a contraposição acima discutida. Mais importante, no entanto, parece ser o uso que o último autor faz da expressão ‘espaço vivido’. Ao ampliar a compreensão dos processos sociais de uma perspectiva histórica para uma perspectiva também espacial, Lefebvre (1991) evidencia como os imperativos do capitalismo colonizam o espaço pelo menos tanto quanto colonizam o tempo, moldando a vida cotidiana das modernas sociedades industriais<sup>1</sup>. Nessas sociedades, assim como o tempo é fragmentado e depois reunido segundo a estrutura funcional abstrata do relógio, o espaço é fragmentado e reordenado abstratamente.

Ora, a mobilidade moderna nada mais é do que a articulação entre essas duas dimensões de tempo e espaço, ambas tornadas abstratas. Em outras palavras, a mobilidade moderna é a articulação entre um tempo não vivido e um espaço não vivido. O primeiro fenômeno a incidir substancialmente nas duas dimensões talvez tenha sido o desenvolvimento do transporte ferroviário no século XIX: com ele, o tempo e o espaço da viagem se tornam independentes dos acontecimentos dentro e fora dos trens; qualquer evento que altere o destino ou a duração do percurso nada mais é do que um transtorno.

Uma das sátiras mais conhecidas dessa diferença entre mobilidade abstrata e mobilidade vivida é o longa-metragem *Mon Oncle* (Meu Tio), realizado por Jaques Tati em 1956-1957. Ali se contrapõem a abastada casa modernista no novo e bem planejado subúrbio (moradia do sobrinho Gerard) e o cortiço cheio de improvisos no antigo e decadente distrito de Saint-Maur-des-Fossés (moradia de seu tio). A essas duas moradias correspondem duas condições de movimento cotidiano: o moderno, sempre orquestrado por espaços e equipamentos predeterminados; e o antigo, que traz a lembrança de alguma espontaneidade de ação. Notável a respeito desse filme, além da caricatura da arquitetura e do urbanismo modernistas, é o fato de ele ter sido um sucesso de público e crítica. Muitos parecem ter-se identificado com as contradições em cena<sup>2</sup>. O filme *Play Time*, que Tati conclui dez anos mais tarde, passa-se numa gigantesca cidade cenográfica de concreto e vidro (Tativille), sem o contraponto de um espaço pré-moderno. Coincidemente ou não, foi um fracasso.

## OUTRAS MOBILIDADES

O movimento é parte essencial de quase todas as utopias urbanas do século XX, a começar por projetos como *La Citta Nuova* (1912–1914) do futurista Antonio Sant’Elia, ou a *Ville Contemporaine* (1922) de Le Corbusier. Mas enquanto esses são exemplos de configurações que mais promovem do que criticam a mobilidade abstrata, tida por inerente ao funcionamento da sociedade industrial, as décadas de 1950 e 1970 produziram alternativas mais incisivas para uma recuperação ou reinvenção do que se poderia denominar mobilidade vivida.

Isso vale particularmente para as concepções herdadas ou criadas pela Internacional Situacionista, tais como o urbanismo unitário, a psicogeografia e a deriva. Ao contrário dos exemplos acima citados, não se trata aqui da determinação de uma ou outra forma física que a cidade deveria ter depois de ‘pronta’ e pela qual os habitantes poderão então circular. O conceito de urbanismo unitário rompe, antes de mais nada, com essa abordagem que os ingleses chamam de *blueprint planning* (Taylor, 1998) e da qual modelos como o de Sant’Elia e Le Corbusier também são reféns. Em vez disso, o urbanismo unitário almeja outra prática de produção do espaço urbano, que “induz à transformação permanente, a um movimento acelerado de abandono e de reconstrução da cidade no tempo e, ocasionalmente, também no espaço” (Internacional Situacionista, 2003b, p.103).

Na concepção de seus autores, esse urbanismo crítico poderia e deveria ser aplicado a cidades e sociedades existentes (na década de 1950), em vez de definir de antemão uma forma da cidade futura. Um exercício nesse sentido seria a deriva: “uma técnica de passagem rápida por ambiências variadas”, realizada por pequenos grupos de pessoas, geralmente durante “o intervalo de tempo compreendido entre dois períodos de sono”, numa extensão que poderia variar da vizinhança até a grande cidade, dependendo dos objetivos e das motivações conscientes ou inconscientes dos participantes (Debord, 2003, p.88). Por um lado, a deriva é a negação determinada da funcionalidade usual do movimento e, por outro, a tentativa de recuperação de uma experiência subjetiva, não mecânica e não rotineira desse movimento. “Uma ou várias pessoas que se dedicuem à deriva estão rejeitando, por um período mais ou menos longo, os motivos de se deslocar e agir que costumam ter com os amigos, no trabalho e no lazer, para entregar-se às solicitações do terreno e das pessoas que nele venham a encontrar” (Debord, 2003, p.87).

Mas o conceito da deriva não é apenas “absolutamente oposto às tradicionais noções de viagem e passeio” (Debord, 2003, p.87). Sua crítica vai além dos deslocamentos cotidianos usuais. A deriva e a própria ideia do urbanismo unitário são também críticas às formas de habitação urbana e à contraposição espacial de movimento e repouso prescrita no zoneamento da Carta de Atenas mediante a separação das funções de habitação, trabalho, lazer e circulação (daí também o termo “unitário”). O urbanismo unitário deveria significar um espaço urbano mutável, experimentado, apropriado e refeito continuamente, que possibilitaria uma síntese de autonomia (pelo menos individual) e movimento.

## VELHA BABILONIA

Constant Nieuwenhuys procurou traduzir isso num modelo espacial “que abandona o conceito de ‘assentamento’ e em vez disso enfatiza a mobilidade, a liberdade de tempo e espaço” (Wigley, 1998, p.224): a *Nova Babilônia*, cujos desenhos iniciou em 1956. A empreitada tem algo de paradoxal, pois não deveria haver modelo de uma cidade produzida continuamente por todos os seus “vivenciadores” (Internacional Situacionista, 2003a, p.57). O próprio Constant (1973, p.280) tenta fugir desse paradoxo, afirmando que não se trata de um projeto de urbanismo, de uma estrutura arquitetônica ou de uma obra de arte, mas da “tentativa de materializar a teoria de um urbanismo unitário”.

No entanto, justamente esse tipo de tentativa reduz o potencial da crítica que lhe dá origem. Em lugar de fomentar a compreensão da realidade e eventualmente transformá-la pela conjunção de múltiplos raciocínios e ações, a crítica tornada ‘construtiva’ e traduzida em proposta concreta tende a ser apenas uma imagem invertida do real, cuja recepção se limita a uma avaliação de viabilidade com os parâmetros da sociedade tal como ela é. Marx e Engels já combatiam o socialismo utópico pela mesma razão.

De fato, a concepção de Constant segue em muitos aspectos a lógica da sociedade que pretende superar. Sua ideia de substituição da moradia fixa por “uma espécie de hotel residencial [...] que permite uma mudança frequente de domicílio” (Constant, 1973, p.281) está bem próxima do cotidiano dos *frequent travelers* atuais, no qual, aliás, transporte e moradia se confundem. E a concepção de Constant acerca da abolição do trabalho não criativo e da “reativação da gigantesca potência criativa [das massas]”, que resultaria numa “organização constantemente variada do meio ambiente”, tornaria o movimento tão incessante quanto ele é de fato no produtivismo real.

Adorno alertou há mais de 60 anos para essa armadilha da identificação da sociedade emancipada com “um comportamento humano formado a partir do modelo da produção como fim em si mesma” ou “a ideia da atividade sem peias, da criação ininterrupta, da insaciabilidade de boca cheia, da liberdade como empresa a todo vapor”; em vez disso, “talvez a verdadeira sociedade se farte do desenvolvimento e deixe, por pura liberdade, possibilidades sem utilizar”; a utopia deveria incluir a hipótese de não se fazer nada — “*Rien faire comme une bête*” (Adorno, 1992, p.137).

Assim, certo caráter reacionário da Nova Babilônia não advém apenas do fato de que o modelo físico ou desenhado “acaba congelando, restringindo e aprisionando o próprio discurso que pregava a mobilidade, a liberdade total e a criação da cidade pelos seus habitantes” (Jaques, 2003, p.28). Igualmente questionável é esse discurso mesmo ou o urbanismo que faz da mobilidade um ideal. Yona Friedman, que também formula concepções de arquitetura móvel e cidade espacial na mesma época (com megaestruturas desmontáveis e adaptáveis aos desejos de seus ocupantes), critica Constant por essa hipóstase da mobilidade, considerando que seria melhor oferecê-la a quem quiser do que impor mobilidade sem-fim a todos (Wigley, 1998).

## MAQUIAVEL POR DEBORD

Essa distinção entre mobilidade livre e mobilidade compulsória torna-se mais contundente em *A Sociedade do Espetáculo* (1967), principal obra teórico-política de Guy Debord, redigida já numa fase de questionamento do urbanismo unitário. O texto como um todo é uma análise do capitalismo industrial e das novas formas de alienação num estado de bem-estar social ainda não abalado pelas crises econômicas da década de 1970, mas já plenamente estruturado para o consumo de massa. Tema central de Debord é, como o próprio nome diz, o *espetáculo* ou “uma relação social entre pessoas mediatizada por imagens” (Debord, 1967, *online*). Mas ele não quer simplesmente demonizar meios de comunicação, entretenimentos triviais, anúncios e propagandas ou, enfim, o mundo de representações de uma indústria cultural que existiria, por assim dizer, ao lado do mundo real. Sua premissa é que a sociedade do espetáculo transforma em representação tudo o que já foi ou poderia ser diretamente vivido (Debord, 1967, *online*), inclusive tempo e espaço cotidianos. Por isso, o ensaio inclui capítulos especificamente dedicados ao “tempo espetacular” e à “ordenação do território” (*L'aménagement du territoire*).

Esse capítulo descreve a produção de um espaço globalizado, homogêneo, fragmentado, pasteurizado, no qual desaparecem paulatinamente as características que outrora fizeram das cidades lugares potenciais de emancipação. O capítulo é precedido por uma citação de *O Príncipe* de Maquiavel:

Quem se torna senhor de uma cidade habituada a viver livre, e não a destrói, será destruído por ela, porque ela sempre invocará, na rebelião, o nome de sua liberdade e de sua antiga ordem, as quais nem o passar do tempo nem os benefícios jamais farão esquecer. Não importa o que se fizer ou as precauções que se tomarem, se não se expulsarem e se dispersarem os habitantes, eles não esquecerão aquele nome e aquela ordem [...] (Maquiavel, 1993, p.21).

Maquiavel faz a recomendação acima para quem pretende dominar “cidades ou principados que, antes de serem ocupados, viviam sob suas próprias leis”, isto é, cidades que tinham *autonomia* ou normas próprias, em contraposição a cidades “habitadas a viver sob o governo de um príncipe” (Maquiavel, 1993, p.21). Para Maquiavel, destruir uma cidade livre significa tanto o desmantelamento de suas estruturas políticas, quanto a alteração radical de suas estruturas físico-espaciais. Nos *Discursos*, ele explicita esse último aspecto: o conquistador “deve destruir as velhas cidades e construir cidades novas, e transferir os habitantes de um lugar a outro; em suma, não deixar coisa nenhuma intacta” (Maquiavel, 1532, *online*).

As cidades que Maquiavel tem em mente não são comparáveis às nossas metrópoles e nem mesmos às metrópoles do tempo de *A Sociedade do Espetáculo*. Quando

O *Príncipe* e os *Discursos* foram escritos, na década de 1510, Florença contava em torno de 50 mil habitantes, o que equivale, hoje, a um terço de Copacabana, metade da favela da Rocinha ou duas vezes a cidade de Parati<sup>3</sup>. Transposta para termos atuais, a reestruturação de uma cidade na escala de Maquiavel corresponderia à reestruturação de um bairro ou de uma favela consolidada. Mas, de um modo ou de outro, continua verdade que forçar a chamada mobilidade residencial implica desfazer redes sociais que, para além das relações afetivas, significam força política. Alienar é tornar estrangeiro e impotente. Inversamente, a autonomia da cidade depende da consciência dos cidadãos em relação ao espaço que ocupam e produzem, e essa consciência é historicamente construída. Assim, as duas teses de Debord sobre “A ordenação do território” que sucedem a citação de Maquiavel são uma crítica àquela ruptura de barreiras regionais que hoje chamamos de globalização. Debord a toma em analogia com o desmantelamento da cidade livre:

A produção capitalista unificou o espaço, que não é mais limitado pelas sociedades exteriores. Esta unificação é, ao mesmo tempo, um processo extensivo e intensivo de *banalização*. A acumulação das mercadorias produzidas em série para o espaço abstrato do mercado, do mesmo modo que quebrou todas as barreiras regionais, legais, e todas as restrições corporativas da Idade Média que mantinham a *qualidade* da produção artesanal, também dissolveu a autonomia e a qualidade dos lugares (Debord, 1967, *online*).

Assim como os habitantes de uma cidade destruída e reconstruída por um conquistador, os habitantes do espaço global produzido pelo capital são tornados estrangeiros e impotentes, porque se desfaz a “autonomia e a qualidade dos lugares” com os quais esses habitantes poderiam se identificar e pelos quais poderiam se engajar diretamente. Debord escreve essa crítica no contexto da suburbanização das cidades europeias, particularmente sob a impressão da construção do *Grand Ensemble* de Sarcelles<sup>4</sup>. Para ele, é central a ideia de que a dominação eficaz e duradoura pressupõe a alienação do espaço da vida cotidiana — talvez ainda mais do que a alienação do trabalho. Enquanto o espaço produzido autonomamente e com qualidades locais específicas tende a potencializar a consciência histórica e política dos cidadãos, um espaço sobre o qual a população não tem poder de decisão e ação possibilita o espetáculo, isto é, a substituição da realidade vivida por representações heterônomas. Assim, o que Debord chama de sociedade do espetáculo depende da atomização espacial dos indivíduos e de sua posterior reunião sob arranjos controlados, seja na fábrica, no supermercado, no clube ou no centro cultural.

Nesse sentido, a mobilidade residencial (o deslocamento dos locais de moradia da população) e a mobilidade urbana cotidiana (os longos percursos da moradia até os

locais de trabalho, estudo, lazer, comércio) estão intrinsecamente relacionadas entre si. Ambas as formas de mobilidade se tornaram formas de dominação. Cabe lembrar que, na mesma década de 1960 em que Debord escreve a *Sociedade do Espetáculo*, diversos movimentos práticos e teóricos em favor das vizinhanças se insurgiram contra o desmantelamento do espaço cotidiano, como exemplificam as pesquisas sociológicas de Young e Willmot (1992) e o engajamento de Jacobs (2003). Mas tais movimentos não foram capazes de detê-lo. A recriação artificial de vizinhanças pretensamente orgânicas não foi, de um modo geral, bem sucedida, talvez porque aos espaços faltasse história e aos habitantes, consciência histórica.

Mas há uma ambiguidade na argumentação de Debord (1967), quanto à já mencionada diferença entre a mobilidade livre e a mobilidade compulsória e alienante. A queda de barreiras não pertence apenas ao ideário das macroinstituições do mundo administrado (*Horkheimer*) e da pretensa liberdade de mercado, mas, ao menos em teoria, equivale também à liberdade humana. Não por acaso ela é evocada nos nomes da *Internacional Comunista* ou da própria *Internacional Situacionista*, cofundada por Debord. Além de reserva de mercado, barreiras também costumam significar tirania de poderes políticos locais, restrições da liberdade de indivíduos e grupos dissidentes e assim por diante. A *Internacional Comunista* queria ser tão internacional quanto o capital e suas instituições, sob a premissa de que uma sociedade emancipada não teria barreiras espaciais. Por isso, assim como a relação entre mobilidade e liberdade não é necessariamente positiva, também não é necessariamente negativa. Há aí uma dialética na qual nossas reflexões sobre o urbano deveriam se aprofundar com muito mais contundência do que tem acontecido nas apologias do movimento ou do não movimento.

## NOTAS

1. Cabe observar que, para Lefebvre e muitos outros, socialismo real e capitalismo diferem apenas pelo fato de o primeiro transferir a propriedade dos meios de produção ao Estado. Como demonstra a China na atualidade, esse “capitalismo de Estado” de fato tem a mesma estrutura de produção do capitalismo de mercado.
2. *Mon Oncle* ganhou, entre outros prêmios, o Prêmio do Júri no Festival de Cannes em 1958 e o Oscar de Melhor Filme Estrangeiro em 1959.
3. Em 1427, Florença contava com 37 mil habitantes e em 1552, 60 mil (Najemy, 2006, p.100). No Censo de 2010, a Rocinha tem 100 mil habitantes, enquanto a população urbana de Parati é de 27 mil habitantes (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010).
4. *Grands Ensembles* são os grandes conjuntos habitacionais franceses construídos entre as décadas de 1950 e 1970 sob os preceitos do modernismo arquitetônico e urbanístico. Sarcelles foi o primeiro desses conjuntos, com mais de 12 mil moradias. Em uma entrevista concedida a Kristin Ross em 1983, Henri Lefebvre menciona o quanto a construção desse conjunto foi emblemática para as concepções de Debord (Lefebvre, 1997).

## APOIO

Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais e Financiadora de Estudos e Projetos.

## REFERÊNCIAS

- ADORNO, T. *Minima moralia*: reflexões a partir da vida danificada. São Paulo: Ática, 1992.
- CONSTANT, N. Nueva babilonia. In: ULRICH, C. *Programas y manifiestos de la arquitectura del siglo XX*. Barcelona: Lumen, 1973.
- DEBORD, G. *A sociedade do espetáculo*. 1967. Disponível em: <<http://www.ebooksbrasil.com/eLiberis/socespetaculo.html>>. Acesso em: 18 fev. 2012.
- DEBORD, G. Teoria da deriva. In: JAQUES, P.B. (Org.). *Apologia da deriva*: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. p.87-91.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br>>.
- INTERNACIONAL Situacionista. Relatório sobre a construção de situações e sobre as condições de organização e de ação da tendência situacionista internacional. In: JAQUES, P.B. (Org.). *Apologia da deriva*: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003a. p.43-59.
- INTERNACIONAL Situacionista. Urbanismo unitário no fim dos anos 1950. In: JAQUES, P.B. (Org.). *Apologia da deriva*: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003b. p.100-105.
- JAQUES, P.B. Apresentação. In: JAQUES, P.B. (Org.). *Apologia da deriva*: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. p.13-15.
- JACOBS, J. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- LEFEBVRE, H. *The survival of capitalism: reproduction of the relations of production*. London: Allison & Busby, 1976.
- LEFEBVRE, H. *The production of space*. Oxford: Blackwell, 1991.
- LEFEBVRE, H. Henri Lefebvre on the situationist international: interview by Kristin Ross. 1997. Available from: <<http://www.notbored.org/lefebvre-interview.html>>. Cited: 10 Sept. 2011.
- MAQUIAVEL, N. *Discorsi sopra la prima deca di Tito Livio*. 1532. Disponibile in: <<http://www.latinamericanhistory.net/discorsi1.html>>. Acesso: 19 fev. 2012.
- MAQUIAVEL, N. *O príncipe*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- NAJEMY, J.M. *A history of Florence: 1200-1575*. Oxford: Blackwell, 2006.
- SYNGE, J.M. *Plays, poems, and prose*. London: Everyman, 1941.
- TAYLOR, N. *Urban planning theory since 1945*. London: Sage, 1998.
- THOMPSON, E.P. Time, work-discipline, and industrial capitalism. *Past and Present*, n.38, p.56-97, 1967.
- WIGLEY, M. *Constant's new babylon*: the hyper-architecture of desire. Rotterdam: 010 Publishers, 1998.
- YOUNG, M.; WILLMOT, P. *Family and kinship in East London*. Los Angeles: University of California, 1992.

## RESUMO

A mobilidade é um atributo da sociedade moderna que tem sido celebrado nos campos da arquitetura, do urbanismo e do planejamento urbano há um século. Este artigo examina o ideal da mobilidade à luz da possibilidade de uma autonomia coletiva dos habitantes urbanos na produção do espaço, sobretudo em escala local e microlocal. Para isso, são retomadas algumas discussões da segunda metade do século XX, tais como o estudo de Thompson sobre a transformação do tempo vivido em tempo abstrato, a crítica da mobilidade abstrata pelos situacionistas e a crítica dessa crítica por Guy Debord, Henri Lefebvre e outros. Retomar essas discussões permite compreender a mobilidade dialeticamente, isto é, como constitutiva, também, de uma forma de alienação.

**PALAVRAS-CHAVE:** Alienação. Espaço abstrato. Internacional situacionista. Mobilidade.

## ALIENATION VIA MOBILITY

### ABSTRACT

*Mobility is an attribute of modern society that has been celebrated in the fields of architecture, urbanism and urban planning for a century. This article examines the ideal of mobility in the light of the possibility of collective autonomy of urban dwellers in the production of space, especially on a local and microlocal scale. For this reason, some discussions from the second half of the twentieth century are resumed, such as Thompson's study on the transformation of time lived into abstract time, the critique of abstract mobility by situationists, and the critique of this critique by Guy Debord, Henri Lefebvre and others. Resuming these discussions allows us to understand mobility dialectically, i.e., also as constituting a form of alienation.*

**KEYWORDS:** Alienation. Abstract space. Situacionist international. Mobility.