

mapas-movimentos

narrativas de deslocamentos urbanos por meio de [outros] funcionamentos de sistemas cartográficos

Imagem da capa: Graham Curran (editada por Gabriel Ramos). Ilha Nula, 2017. Estação de boia meteorológica do *National Data Buoy Center 13010 – Soul*, a 0 grau de latitude e 0 grau de longitude. Mantida pelo projeto PIRATA (*Prediction and Research Moored Array in the Atlantic*).

Universidade de São Paulo
Instituto de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Tese de Doutorado
Orientador: **Prof. Dr. David M. Sperling**

Financiamento à pesquisa | Processo FAPESP: 2018/15322-7
Revisão final: Osnildo Adão Wan-Dall Jr.

MAPAS-MOVIMENTOS:

narrativas de deslocamentos urbanos por meio de [outros] funcionamentos de sistemas cartográficos

GABRIEL TEIXEIRA RAMOS

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo.

Versão final corrigida.

SÃO CARLOS
2021

AUTORIZO A REPRODUCAO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRONICO, PARA FINS
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Ramos, Gabriel Teixeira
RR175m Mapas-movimentos: narrativas de deslocamentos urbanos por meio de [outros] funcionamentos de sistemas cartográficos / Gabriel Teixeira Ramos; orientador David M. Sperling. -- São Carlos, 2021.
234 p.

Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2021.

1. Mapas. 2. Movimentos. 3. Funcionamentos. 4. Deslocamentos. 5. Narrativas audiovisuais. I. M. Sperling, David, orient. II. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidato(a): **Gabriel Teixeira Ramos**

Título da tese: **"Mapas-movimentos: narrativas de deslocamentos urbanos por meio de [outros] funcionamentos de sistemas cartográficos"**

Data da defesa: **25/06/2021**

Orientador: Prof. Dr. David Moreno Sperling

Comissão Julgadora:	**Resultado:**
Prof. Dr. David Moreno Sperling (IAU/USP)	**Não votante**
Prof. Dr. Paulo Cesar Castral (IAU/USP)	APROVADO
Prof. Dr. Luciano Bernardino da Costa (IAU/USP)	APROVADO
Profa. Dra. Ana Luiza de Souza Nobre (PUC-RJ)	APROVADO
Prof. Dr. Renato Emerson Nascimento dos Santos (IPPUR-UFRJ)	APROVADO
Profa. Dra. Renata Moreira Marquez (UFMG)	

Coordenador e Presidente da Comissão de Pós-Graduação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: **Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira.**

a quem puder
mudar de posição

– Indique-me sua direção, onde você se encontra agora?
– Estou exatamente na esquina da Rua Walk com
a Rua Don't Walk.

Waly Salomão

AGRADECIMENTOS

a meu orientador, David, pelas incríveis trocas sobre o mundo e pelo encorajamento em poder realizar esta pesquisa.

a meus pais, Sidirlene e Silvio, minha irmã, Carolina, pelo apoio inconteste.
a Oz, pela durável presença e pelo cuidado na leitura final do texto.

a amores, amigues e colegas pela constância nos últimos quatro anos dessa jornada, em Brasília, Vitória, Salvador, São Paulo, Campinas e São Carlos: Carol, Leonardo, Leandro, Jiulia, Marina, Cicero, Tiago, Guilherme, Milene, Santiago, Igor, André, Gaia, Renata e Rafael Segatto, Clara, Carol Goulart, Malu, Mário, Mari e Beto; Nayara, Mariane, Ana Carolina, Gabriela Landim, Gabriela Romano, Mirna, Rafael Finê, Rafael Azeite, Rodrigo Scheeren.

aos professores Paulo, Fabio, Ruy, Luciano, Cibele, Manoel e tantos outros queridos, pelo aprendizado.

a companheires de jornada em Goiás e Goiânia e professores da UFG, em especial, Arthur, Marcela, Aia, Aiá, Edinardo, Victor, Emilliano, Lucas, Zé, Suzete, Luciana, Camila, Karine, Thalita, Ariane, Jana, Octávio, pelo apoio.

a querides alunes, em especial às Caravanas; e ao coletivo de colaboradores desta pesquisa, pela participação com afinco: André Luiz Tonelli, Angélica Foganholi, Bárbara Cristina dos Santos Lino, Beatriz Rezende Gonçalves, Bianca Purkott Cezar, Bruna Helena de Matos, Camila Maciel Fernandes, Camilla Silva Duarte, Camila Batista Reis, Camilla Soares da Silva, Caroline Belló, Clara Letícia Gomes Zanetti, Danielle Sousa Vale, Danilo Ribeiro Stavale, Débora Cristina Marcelino dos Santos, Gabriel Ferreira Fernandes, Helena de Oliveira Contrera Toro, Iarykthcia Marques Geromin, Kauan Weslley Nicholas de Souza, Leonardo dos Santos, Ligia Teixeira Sato, Luan Colares Figueiredo, Lucas Italo Silva Ribeiro, Maria Aparecida da Silva, Mateus Agostinho Castro, Natália Freitas Santos, Priscila Junqueira de Souza, Shayanne Martins, Guimarães Cândido, Stéfanny Ferreira Dias, Tais Beltrame dos Santos e Victoria Silva Carvalho.

agradeço, por fim, à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), pelo apoio e financiamento na pesquisa.

RAMOS, G. **Mapas-movimentos: narrativas de deslocamentos por meio de [outros] funcionamentos de sistemas cartográficos.** Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo (Orientador: David M. Sperling). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2021, 234 p.

RESUMO

Esta tese de doutorado investiga experimentações de narrativas de deslocamentos urbanos contemporâneos, a partir de outros funcionamentos de sistemas cartográficos predominantes. A pesquisa toma as noções de "mapa" e "movimento" e as conecta produzindo uma terceira: "mapas-movimentos", que acontece, por sua vez, quando utilizada pela de "funcionamento". A noção de "mapa" é apresentada por meio da filosofia de Deleuze e Guattari, que a articula como aberto ao possível; e a de "movimento", de Deleuze, como mudança de um todo. Para engendrar aberturas ao possível e às mudanças, reivindica-se um outro tipo de "funcionamento", noção proveniente de Flusser; e de "abertura" da imagem, a partir de Didi-Huberman. No caso das cartografias, ela passa pela necessidade de romper com o que é dado a priori por sistemas cartográficos. Assim, o trabalho toma como ponto inicial a compreensão do universo das cartografias articulado a práticas de controle e relações de poder. Em seguida, a fim de serem circunscritas narrativas em proximidade à arquitetura e urbanismo, realiza-se, sob o filtro dos deslocamentos, uma leitura analítica de quatro obras provenientes do campo, que o fazem pelo interesse na ordem do visível e da superfície, tomando uma posição frente ao campo disciplinar: *Townscape*, *The view from the road*, *Learning from Las Vegas* e *The Manhattan Transcripts*. Avaliam-se suas possibilidades de atualização, em que se experimentam outras narrativas, a partir de ensaios audiovisuais coletivos, dispostos em website próprio.

Palavras-chave: Mapas. Movimentos. Deslocamentos. Funcionamentos. Narrativas audiovisuais.

RAMOS, G. **Mapas-movimentos: narrativas de deslocamentos por meio de [outros] funcionamentos de sistemas cartográficos.** Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo (Orientador: David M. Sperling). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2021, 234 p.

ABSTRACT

This doctoral thesis investigates experiments in narratives of contemporary urban displacements, based on other operations of predominant cartographic systems. The research takes the notions of "map" and "movement" and connects them producing a third one: "maps-movements", which happens, in turn, when used by "functioning". The notion of "map" is presented through the philosophy of Deleuze and Guattari, which articulates it as open to the possible; and that of "movement", by Deleuze, as a change of the whole. In order to engender openings to the possible and to changes, another type of "functioning" is claimed, a notion from Flusser; and "opening" the image, from Didi-Huberman. In the case of cartographies, it goes through the need to break with what is given firstly by cartographic systems. Thus, the work takes as its starting point the understanding of the universe of cartography linked to practices of control and power relations. Then, in order to circumscribe narratives in proximity to architecture and urbanism, under the displacement filter, an analytical reading of four works from the field is carried out, which do so for the interest in the order of the visible and the surface, taking a position in front of the disciplinary field: *Townscape*, *The view from the road*, *Learning from Las Vegas* and *The Manhattan Transcripts*. Its updating possibilities are evaluated, in which other narratives are experimented, based on collective audiovisual essays, available on its own website.

Keywords: Maps. Movements. Displacements. Functionings. Audiovisual narratives.

RAMOS, G. **Mapas-movimentos: narrativas de deslocamentos por meio de [outros] funcionamentos de sistemas cartográficos.** Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo (Orientador: David M. Sperling). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2021, 234 p.

RESUMEN

Esta tesis doctoral investiga experimentos en narrativas de desplazamientos urbanos contemporáneos, basados en otras operaciones de sistemas cartográficos predominantes. La investigación toma las nociones de "mapa" y "movimiento" y las conecta produciendo una tercera: "mapas-movimientos", que ocurre, a su vez, cuando se utiliza por "funcionamiento". La noción de "mapa" se presenta a través de la filosofía de Deleuze y Guattari, que la articula como abierta a lo posible; y el de "movimiento", de Deleuze, como cambio del conjunto. Para engendrar aperturas a lo posible ya los cambios, se reivindica otro tipo de "funcionamiento", una noción de Flusser; y "abrir" la imagen, de Didi-Huberman. En el caso de las cartografías, pasa por la necesidad de romper con lo que a priori dan los sistemas cartográficos. Así, el trabajo toma como punto de partida la comprensión del universo cartográfico vinculado a prácticas de control y relaciones de poder. Luego, para circunscribir narrativas en proximidad a la arquitectura y el urbanismo, bajo el filtro de desplazamiento se realiza una lectura analítica de cuatro obras de campo, que lo hacen por el interés por el orden de lo visible y la superficie, tomando una mirada posición frente al campo disciplinar: *Townscape*, *The view from the road*, *Learning from Las Vegas* y *The Manhattan Transcripts*. Se evalúan sus posibilidades de actualización, en las que se experimentan otras narrativas, a partir de ensayos audiovisuales colectivos, disponibles en su propia web.

Palabras llave: Mapas. Movimientos. Desplazamientos. Funcionamientos. Narrativas audiovisuales.

LISTA DE FIGURAS

Fig. 10.01 – Acima, duas partes do cilindro proposto por Mercator (1569). Abaixo, o Mapa de Roma, por Brunelleschi (século XV).
Fig. 10.02 – Em vista, corte e planta baixa, a proposta do *panóptico*
Fig. 10.03 – Estudo para os "viadutos habitáveis curvilíneos"
Fig. 11.01 – Carta da Baía de Ilha Grande e da Ilha de Santa Catarina (século XVIII)
Fig. 11.02 – Passagem do dirigível La République à Torre Eiffel (1916)
Fig. 11.03 – Imagem do satélite Nimbus (1964)
Fig. 11.04 – Exibição do filme 3D colorido, *Bwana Devil* (1952) e capa de *A sociedade do espetáculo*, de 1967
Fig. 13.01 – Capa de *Tentativa de esgotamento de um local parisiense* (2016 [1974])
Fig. 13.02 – *Ginza Haccho* (1954)
Fig. 13.03 – *Every building on Sunset Strip* (1966)
Fig. 13.04 – *Shapolsky et al. Manhattan Real Estate Holdings, a Real-Time System, as of May 1, 1971* (1971)
Fig. 13.05 – *Tokyo Compression Final Cut* (2011)
Fig. 13.06 – *Global Networks* (2003)
Fig. 13.07 – *Governing by networks – Atlas of Agendas* (2014)
Fig. 13.08 – *Countermapping Queen Mary Project, Counter\mapping QMary: finding your way through borders and filters (2010)*
Fig. 13.09 – *Manual de Mapeo Colectivo* (2013)
Fig. 13.10 – *The Naked City* (1957)
Fig. 13.11 – *Los autonautas de la cosmopista: un viaje atemporal París ~ Marsella* (1982)
Fig. 13.12 – *Casa Y* (uma das casas presentes em *O Aracniano*)
Fig. 13.13 – *Cordões - 30km de linhas estendidos* (1969)
Fig. 13.14 – *Sahara Line* (1988)
Fig. 13.15 – *The Green Line* (2004)
Fig. 13.16 – *Caminhadas em Roma*
Fig. 13.17 – *Atlas Ambulante* (2011)
Fig. 21.01 – Propaganda de incentivo ao consumo para uma família estadunidense
Fig. 22.01 – *Townscape: a Plea for an English Visual Philosophy founded on the true rock of Sir Uvedale Price* (1949)
Fig. 22.02 – Visão serial no *Townscape*
Fig. 22.03– Estudos nas cidades inglesas
Fig. 22.04 –Estudo em Nova Déli
Fig. 22.05 – Visão de topo do observador
Fig. 23.01 – Cópia de tela de trechos do *timelapse* de *The view from the road* (1958)
Fig. 23.02 – *C1 Route – Notheast Expressway* (1973)
Fig. 23.03 – Problemas na "imagem" de Boston (1960)
Fig. 23.04 – *Way Bay* (2018) e cenário criado em *Simulated Marin Tour* (1973)
Fig. 23.05 – Percurso de um pedestre no santuário japonês
Fig. 23.06 – Do lado esquerdo, esquema *read-up.* Do direito, proposta de leitura de via a partir das noções desenvolvidas por Lynch
Fig. 23.07 – Esquema *read up* de um trecho da via

Fig. 23.08 – Estudos da imagem e propostas de leitura para o Anel Viário de Boston
Fig. 24.01 – Vista da *Strip* de Las Vegas (1968)
Fig. 24.02 – Leituras simbólicas espaciais
Fig. 24.03 – Cheios e vazios do viário de Las Vegas e em justaposição a fotografias locais
Fig. 24.04 – Foto-diagrama *Concerning Strip Beautification*
Fig. 24.05 – Uso do solo do corredor de Las Vegas
Fig. 25.01 – *The Manhattan Transcripts* (1983)
Fig. 25.02 – Diagramas de montagem para *Alexander Nevsky* (1938) e *Battleship Potëmkin* (1923)
Fig. 25.03 – *The Manhattan Transcripts* (*The Park*)
Fig. 25.04 – *The Manhattan Transcripts* (*The Street*)
Fig. 25.05 – *The Manhattan Transcripts* (*The Tower – The fall*)
Fig. 25.06 – *The Manhattan Transcripts* (*The Block*)
Fig. 25.07 – *The Manhattan Transcripts* (*The Park* – completo)
Fig. 31.01 – Plano Cerdà (1860)
Fig. 31.02 – Relações entre incêndios em favelas e Operações Urbanas em SP
Fig. 32.01 – Estratégias de montagem de *The view from the road*
Fig. 32.02 – Repetição quadro a quadro na rodovia em *The view from the road*
Fig. 32.03 – Montagem dos símbolos de *Learning from Las Vegas*
Fig. 32.04 – Estratégias da visão serial em *Townscape*
Fig. 32.05 – Montagem do capítulo *The Park* em *The Manhattan Transcripts*
Fig. 32.06 – *Diagrama 1 – Sobre as camadas visíveis*
Fig. 32.07 – *Diagrama 2 – Sobre os desdobramentos possíveis*
Fig. 32.08 – *Diagrama 3 – Sobre os fazeres compartilháveis*
Fig. 33.01 – *Earthrise* – Nascer da Terra
Fig. 34.01 – *Behind the scenes* (Yosemite)
Fig. 34.02 – *Nunca é noite no mapa*
Fig. 34.03 – *Paisaje para una persona*
Fig. 34.04 – *Google Maps Hacks*
Fig. 34.05 – *Acesso*
Fig. 42.01 – Metodologia apresentada em reunião via videoconferência
Fig. 42.02 – Esquema de de- cupagem e roteiro coletivo. *Mapas-movimentos 27: SRIA II*, Brasília, DF
Fig. 42.03 – Usina de Pacal. *Mapas-movimentos 2: Transamazônica, Medicilândia, PA*
Fig. 42.04 – Rodoviária de Garça. *Mapas-movimentos 3: Av. Dr. Lubieno Costa Machado, Garça, SP*
Fig. 42.05 – Passarela da Av. ACM. *Mapas-movimentos 196: Antônio Carlos Magalhães, Salvador, BA*
Fig. 42.06 – Centro comercial de Goiânia. *Mapas-movimentos 12: Av. Anhanguera, Goiânia, GO*
Fig. 42.07 – Centro de São João del-Rei. *Mapas-movimentos 17: BR-494, São João del-Rei, MG*
Fig. 42.08 – Visão do globo terrestre. *Mapas-movimentos 23: Av. Equatorial, Macapá, AP*
Fig. 42.03 – *Diagrama 4 – Tipologias dos deslocamentos*

APÊNDICE 1 - *Cartaz-síntese do site Mapas-movimentos*

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO – possibilidades de narrativas de deslocamentos urbanos contemporâneos: um **fazer-mundo** 19

Capítulo 1. DE VISIBILIZAÇÕES DOMINANTES DE DESLOCAMENTOS URBANOS A PRÁTICAS CARTOGRÁFICAS CRÍTICAS 31

O *real*, os *simulacros* e os problemas das visualidades 32
Uma sociedade do mapeamento 35
Práticas cartográficas numa explosão do campo 42
A necessidade de construção dos *mapas-movimentos* 63

Capítulo 2. DE MAPAS ESTÁTICOS A INCORPORAÇÕES DE DESLOCAMENTOS PELO URBANISMO 69

Aspectos geopolíticos entre 1960 e 1980 70
A concisão da paisagem: *Townscape* (1961) 76
A forma da estrada: *The view from the road* (1958/1966) 86
A comunicação e o simbolismo viário: *Learning from Las Vegas* (1972/1977) 99
A incorporação do movimento na arquitetura: *The Manhattan Transcripts* (*Episódio I: The Park*, 1977-1981) 108

Capítulo 3. DE DESLOCAMENTOS VISÍVEIS A INVISÍVEIS NO MAPA 123

Cartografias e urbanismo contemporâneo: do grande plano aos sistemas 124
Cartografias e deslocamentos: além do que (não) se vê 128
Das semelhanças e diferenças entre as obras 132
A consolidação da *sociedade do controle* no universo do mapeamento 153
Uma política do ato de cartografar em meio à predominância de sistemas cartográficos 160
Mapas-movimentos como [outros] *funcionamentos* num mundo [ainda mais] codificado 172

Capítulo 4. DE [OUTROS] FUNCIONAMENTOS DE SISTEMAS CARTOGRÁFICOS 177

Mapas e atuação: cartografia como um *hódos-metá* 178
Sistemas cartográficos dominantes e possíveis articulações entre pesquisa, ensino e extensão 184
Articulações entre cartografia, imagem, som e movimento em narrativas de deslocamentos 200
Mapas-movimentos: atualização crítica das narrativas dos deslocamentos na arquitetura e urbanismo 211

CONSIDERAÇÕES FINAIS 218

REFERÊNCIAS 223

Esta pesquisa de doutorado chega num momento bastante peculiar pelo qual passa o planeta, em meio ao contexto de pandemia e isolamento social, quando trata, precisamente, de deslocamentos urbanos. Deslocar-se tal qual mudar de posições, deambular, caminhar. Mas, também, como deslocar sentidos, noções e o que é dado como consolidado. Portanto, ela é uma pesquisa em deslocamento: aberta às movências do mundo.

Como professores de arquitetura e urbanismo, nos últimos anos, um fato tem nos chamado atenção: a naturalização cada vez maior de sistemas cartográficos predominantes, em especial, o da Google. Isso advém das já radicadas posições e localizações, articuladas a uma dada precisão, além da efetivação de um modo hegemônico de ver o mundo (de topo; com o centro do mundo nos EUA e Europa; etc.); e da reprodução social daqueles que devem usar os espaços geográficos: homens, brancos, de classes sociais mais abastadas, com facilidades de deslocamento viário. Para tentar dar conta de outras visibilidades, esta tese tem como objetivo mais geral investigar narrativas metodológicas entre cartografia, imagem, som e movimento para compreensão de deslocamentos urbanos contemporâneos.

Constatamos que diversos campos de estudo das espacialidades, ao longo do tempo, concentraram suas narrativas no posicionamento geográfico – posições, pontos, áreas, espaços, lugares, etc. –,

por meio da elaboração de mapas, mapeamentos e cartografias. Entretanto, dadas as transformações advindas da espacialização das informações, cada vez mais centrais na vida cotidiana, parece-nos urgente uma incorporação política, por parte da arquitetura e urbanismo, de estudos que contemplem a categoria dos deslocamentos, sendo necessária, portanto, uma revisão crítica desse contexto.

Para isso, dividimos a tese em quatro capítulos. O primeiro é: ***De visibilizações dominantes de deslocamentos urbanos a práticas cartográficas críticas***, cujos esforços estão concentrados em compreendermos as mudanças das cartografias ao longo do tempo, fazendo breves cortes para o contemporâneo, com as discussões sobre o *real* e os *simulacros* e as possibilidades de realizar práticas cartográficas. É neste contexto que inserimos, em primeiro momento, a noção central da tese de *mapas-movimentos*, como experimentações de narrativas de mundo, em constante deslocamento.

O segundo capítulo é: ***De mapas estáticos a incorporações de deslocamentos pelo urbanismo***, que apresenta o contexto de surgimento de obras entre 1960 e 1980, no campo da arquitetura e urbanismo, que colocam em tensão a noção de deslocamentos, a partir de novas formas de ver a cidade: *Townscape*, de Gordon Cullen; *The view from the road*, de Donald Appleyard, Kevin Lynch e John Myer; *Learning from Las Vegas*, de Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour; e *The Manhattan Transcripts*, de Bernard Tschumi. Neste contexto, qualificamos as obras e as posicionamos enquanto balizadoras para uma atualização do campo das narrativas urbanas, no que toca a dimensão dos deslocamentos.

O terceiro capítulo é: ***De deslocamentos visíveis a invisíveis no mapa***, pelo qual consideramos as transformações da sociedade contemporânea, no que diz respeito à necessidade de atualização de metodologias no campo da arquitetura e urbanismo. Para isso, detemo-nos ao atual contexto da sociedade, em que a dimensão do mapeamento toma conta, em meio à lógica do controle, requerendo das cartografias contemporâneas um posicionamento crítico perante a ele. Assim, investigamos incidências atuais no campo da estética, em que a dimensão dos deslocamentos pelas cartografias aparece, com apoio das narrativas audiovisuais, retomando a noção de *mapas-movimentos.*

O quarto e último capítulo é: ***De [outros] funcionamentos de sistemas cartográficos***, por onde apresentamos a pesquisa desenvolvida de modo colaborativo, contextualizando a cartografia no presente momento, de um modo crítico. Introduzimos, assim, como a cartografia dos deslocamentos pode auxiliar outras formas de experimentação em sala de aula, com outras narrações de mundo. Chegamos, assim, aos produtos realizados para a pesquisa, que posicionam 27 trabalhos coletivos mais um *website*, desenvolvidos

para esse contexto.

De posse disso, intentamos que a tese esteja posicionada com as atuais cartografias críticas, produzidas por vastos campos de conhecimento, e que possa contribuir com outras formas de representação, no que tange ao posicionamento crítico dos cartógrafos. Para isso, a pesquisa concentra esforços na compreensão dos processos de transformação das cartografias dos deslocamentos urbanos ao longo do tempo, mais particularmente nos modos como elas ganharam certa especificidade e domínio, e se tornaram mais acessíveis. Isso se dá, principalmente, na virada territorial advinda do desenvolvimento da globalização e da transformação tecnológica, a partir dos anos 1980. Consideramo-las relacionadas a fatores sociais, ambientais, econômicos, políticos e estéticos, requerendo-nos outra mirada para o campo de estudos das espacialidades urbanas, como o urbanismo.

Propomos estudar o universo das cartografias dos deslocamentos como intrínseco a estratégias de controle e técnicas de poder, que, ao longo da história ocidental, transformaram-se graficamente. Por meio disso, visamos a destacar o campo do urbanismo no contexto cartográfico e sua aproximação a outras linguagens que passaram a indicar, em alguma medida, a categoria dos deslocamentos em proposições de narrativas urbanas. Assim, enxergamos como esse avançou muito pouco nesta relação entre cartografia e deslocamentos, restringindo-se, majoritariamente, às narrativas acerca de forma, função e usos. Isto nos direciona a outras práticas cartográficas que incidem sobre deslocamentos, principalmente às mais vinculadas à arte e ao audiovisual. Entretanto, é importante que não só sejam expostas as contribuições desses campos para narrativas dos deslocamentos urbanos contemporâneos, como as possibilidades de expansão das práticas e experimentações metodológicas.

Verificamos que, ao longo do tempo, o desenvolvimento dos modos de compreensão e representação urbanas se deu concomitante ao domínio das tecnologias de deslocamento sobre os territórios. Com crescimento, apuro e maior diversificação da velocidade dos deslocamentos, além da descoberta de técnicas, formas de expressão e maquinários, as linguagens visuais foram se transformando e se consolidando como instrumentos de leituras terrestres, náuticas, aeronáuticas e espaciais. Enquanto objetos gráficos, as cartografias surgiram como modo mais contundente de representar intenções políticas, selecionando, recortando, distorcendo e remontando realidades, pois "não representam coisas, mas compartilham ideias de coisas".[1] Variando e alternando suas expressões, como reduções ou ampliações visuais, intensidades, escalas, cores, símbolos etc., as cartografias se

1 Cf.: Davis, 2009, p. 40.

tornaram ainda mais decisivas que as ilustrações e as pinturas. Juntamente às fotografias e ao audiovisual, desde suas difusões como *imagens técnicas*,[2] nunca se apresentaram isentas de juízo de valor, mas sempre como meios "de imaginar, articular e estruturar o mundo dos homens".[3]

Seja qual for a forma apresentada, advinda de um olhar mais ou menos consciente, ao interpretarmos essas linguagens técnicas, também podemos fazê-lo em relação às intenções nelas presentes. As existentes no mapa, por exemplo, variam de posições mais evidentes, como ajustes para conter informações específicas, às que possam envolver distorções "porque incorporam uma perspectiva cultural compartilhada que as torna transparentes".[4] A visualização hegemônica do globo terrestre é um exemplo disso, em que são colocados na parte superior os países mais ricos, a mapear, e, na inferior, os mais pobres, a serem mapeados. As culturas ocidentais – e a própria "ideia" de Ocidente – foram imaginadas pela vista superior dos mapas; e suas formas de visualização, engendradas longitudinalmente (Fig. 10.01).

Sofisticados a seu tempo, os mapas se tornaram visualmente limitados à complexidade dos territórios. Foram construídos de maneira hegemônica por nações mais ricas, conformando sua leitura principal não tanto ao globo, mas à superfície plana e variações em termos de posição e expressão (Ocidental e Oriental; Norte e Sul Global; Velho e Novo Mundo; direita e esquerda; centro e periferia etc.).

> Em 1477, publica-se *Cosmografia de Tolomeo*, primeiro livro de mapas impresso na nova era dos descobrimentos. Trinta anos depois, em 1507, foi publicado o primeiro mapa que mostra a América separada da Ásia, iniciando assim uma nova visão do globo, que terá sua confirmação em 1529, depois da volta ao mundo de Magalhães e Elcano. Em 1569, com a denominada "Projeção de Mercator", o globo terrestre será concebido como um cilindro, a primeira nova visão do mundo – a nova *imago mundi* renascentista derivada do descobrimento da América – que o conceberá como dois discos: o novo e o velho mundo, definindo e desenvolvendo uma contraposição dialética entre os dois termos que têm seu reflexo na concepção da forma urbana, na forma *urbis* dos séculos XVI e XVII.[5]

Se as leituras espaciotemporais foram desenhadas, esquematizadas e projetadas por meio dessas grafias e esquemas visuais, ocorreram por pontos de vista a eles externos, num notório distanciamento entre meio técnico e produto. Pela necessidade de fluidez ou controle, aos poucos, os mapas foram se transformando em objetos produzidos à propagação da velocidade dos deslocamentos. Isto pode ser observado, principalmente, em meio às fases de desenvolvimento do capitalismo, sendo utilizados

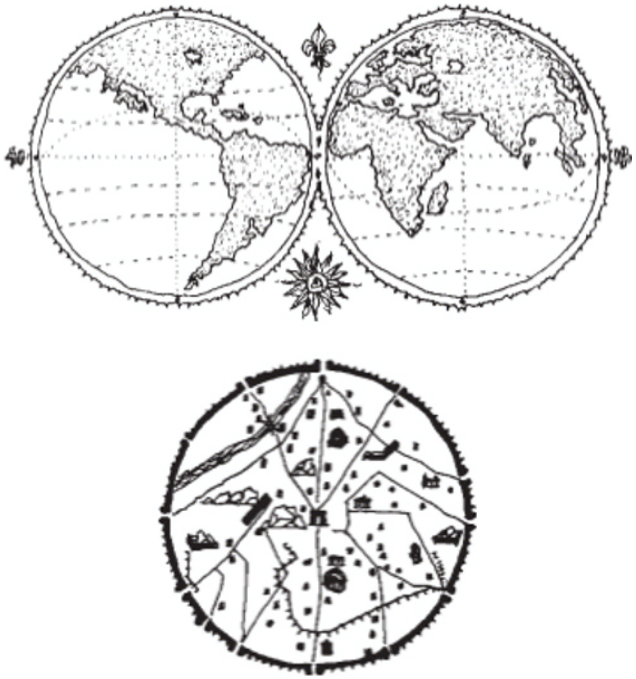


Fig. 10.01. Acima, duas partes do cilindro proposto por Mercator (1569). Abaixo, o Mapa de Roma, por Brunelleschi (século XV). Autores: Mercator; Brunelleschi. Fonte: Pereira, 2010, pp 136-137. Reprodução.

2 Flusser, 1985.
3 Cf.: Harley, 1995, p. 19.
4 Cf.: Davis, 2009, p. 41.
5 Cf.: Pereira, 2010, p. 136. Grifos originais do autor.

tanto para simples modos de escoamento mercantil, quanto para robustas estratégias dos Estado-nações e seus exércitos, a fim de que angariassem riquezas e conquistassem territórios. Essas formas visuais foram sendo utilizadas, efetivamente, como modo de fazer política, intencionadas na construção de "verdades", que também tornam à mostra caminhos do extermínio e escravização de povos tradicionais e originários.

Ao ser tomada pelos europeus, em boa medida, a América efetivou o desenvolvimento capitalista mundial. Tornava-se visível a forma-mapa ocidental intrinsecamente à colonialidade, e, consequentemente, à modernidade, e a toda perversidade causada por homens, brancos e ricos, perpetuada até os dias atuais.

> Sem o ouro e a prata da América, sem a ocupação de suas terras para o plantio da cana-de-açúcar, do café, do tabaco e tantas outras especiarias, sem a exploração do trabalho indígena e escravo, a Europa não se faria nem moderna, nem centro do mundo.[6] Desta forma, é no violento processo de dominação e exploração da América que se localiza um dos principais fatores da profunda transformação que o cenário mundial sofre em finais do século XV e início do século XVI. Com o extermínio de populações inteiras, a escravidão, a servidão, a (des) possessão de terras, a exploração das riquezas naturais, encontram-se nos fundamentos das relações sociais e de poder que instituem América, Europa e o sistema-mundo moderno que se ergue. [7]

Consolidando-se como técnicas de poder, em corpo de "mapa-objeto",[8] e sendo utilizados para entendimento territorial como "cartografia-ciência",[9] esses instrumentos se tornaram predominantes na maneira de interpretar e dominar o mundo. Eles serviram, de toda sorte, "para promover a política colonial e onde os territórios foram reivindicados no papel antes de ser efetivamente ocupados",[10] antecipando, portanto, a existência dos impérios. Ao passo que se desenvolviam tais artifícios, o mesmo ocorreu sobre técnicas de controle dos deslocamentos de sujeitos nos espaços, cuja evidência se demonstrou em conquistas territoriais. As possibilidades estratégicas de organização expressas nos mapas foram consideradas a partir das tecnologias da vigilância e punição, desenvolvidas ao longo do século XVIII, inspiradas no modelo do *panóptico* (Fig. 10.02),[11] que visava a mapear e controlar os deslocamentos.

Já nas narrativas cartográficas do urbanismo, a dimensão dos deslocamentos mais velozes se tornou predominante; e aqueles homens que podiam se deslocar foram os mesmos que representaram as cidades, imaginando-as de acordo com seus anseios e de quem as utilizariam. Se resgatarmos a viagem

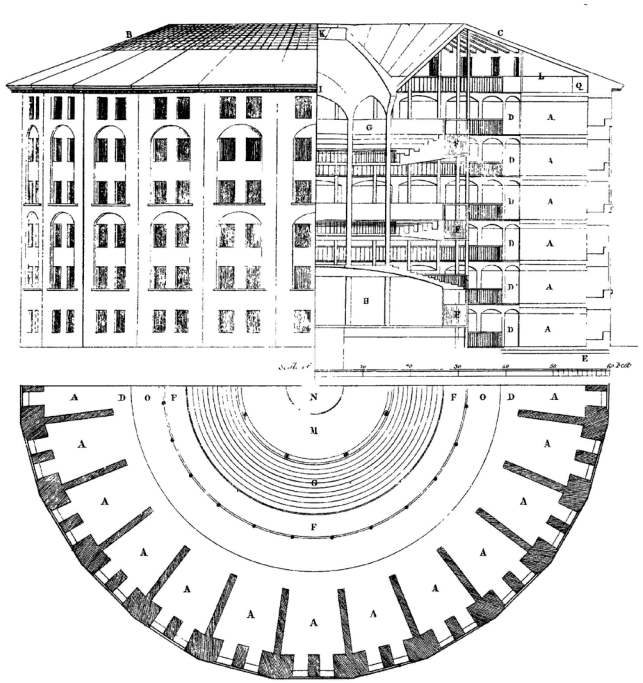


Fig. 10.02. Em vista, corte e planta baixa, a proposta do *panóptico*. Autor: Jeremy Bentham (1761). Fonte: Benevolo, 1998, s/p apud Montaner, 2017, p. 22. Reprodução.

6 Cf.: Porto-Gonçalves, 2003, s/p apud Porto Gonçalves; Quental, 2012, p. 5.
7 Cf.: Porto-Gonçalves; Quental, 2012, p. 5.
8 Girardi; Soares, 2015.
9 Idem.
10 Cf.: Harley, 1995, p. 14.
11 O modelo cartográfico do *panóptico* foi proposto pelo filósofo iluminista Jeremy Bentham (1748-1832), em 1791, e torna visível uma sofisticação no processo de controle dos corpos, imaginado pelo alargamento daquilo que Michel Foucault (1984) denominou *sociedade de soberania.*

de Le Corbusier para o Rio de Janeiro, em 1929, notamos a importância da visualização da cidade a partir do topo, particularmente, em estudos viários propostos pelo arquiteto, os quais nunca mais seriam abordados em escritos e projetos: os "viadutos habitáveis curvilíneos". Os croquis partem de uma série de outros presentes no período mais profícuo de sua arquitetura, quando propõe as famosas *Ville Contemporaine* (1922) e *Ville Radieuse* (1931). Os desenhos são elaborados do ponto de vista do avião, mas, associados, também, ao automóvel, evidenciando tais leituras como predominantes no urbanismo modernista.

> Quando subimos num avião de observação e tornamo-nos pássaro planador sobre todas as baias, (...) quando entramos na intimidade da cidade, quando desvendamos com uma simples olhada todos os segredos que ela escondia tão facilmente do terráqueo a pé. (...) Quando do avião tudo se tornou claro, e apreende-se esta topografia, este corpo tão movimentado e complexo; quando, vencida a dificuldade e, tomados pelo entusiasmo, sentimos nascerem as ideias, penetramos no corpo e no coração da cidade, compreendemos parte do seu destino.[12]

Os estudos para os "viadutos habitáveis curvilíneos" (Fig. 10.03) apresentam uma visão do urbanista europeu. Ela é desencarnada não somente da experiência cotidiana, de dentro da cidade, mas também de contexto, acoplando o automóvel no plano à vista aérea, marcando-a no modernismo enquanto manifestação central da velocidade na vida urbana. Aliás, desde o início do século XX, observamos, na instauração desse modelo específico de fazer cidade, homens dentro de veículos velozes (principalmente, aeroplanos e automóveis) conterem a tomada visual principal das cidades. Tanto para sua apreensão e compreensão – como no caso do avião, na primeira metade do século, e do automóvel, na segunda –, quanto para sua produção, a partir de várias construções em massa de infraestrutura, rodovias e grandes conjuntos habitacionais, norteadas pelo funcionalismo angariado por arquitetos e planejadores. Isto foi possível de ser implementado por existirem territórios devastados, após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), de onde surgiram pelo mapa cidades praticamente a partir do zero.[13] Tanto no cenário europeu arrasado pela guerra, quanto nos EUA, a velocidade dos deslocamentos passou a ser cada vez mais central na produção cartográfica. Todavia, no país norte-americano, o ideário dos deslocamentos velozes reverberou em toda uma geração de arquitetos, urbanistas, planejadores urbanos e engenheiros viários. Recordamo-nos de quando o país escapou da crise decorrente do *crash* da bolsa de valores de 1929, a partir do projeto rodoviarista estadunidense iniciado em 1914, na fábrica da Ford, alcançando seu ápice nos anos 1930, quando se modificava a vida dos cidadãos:

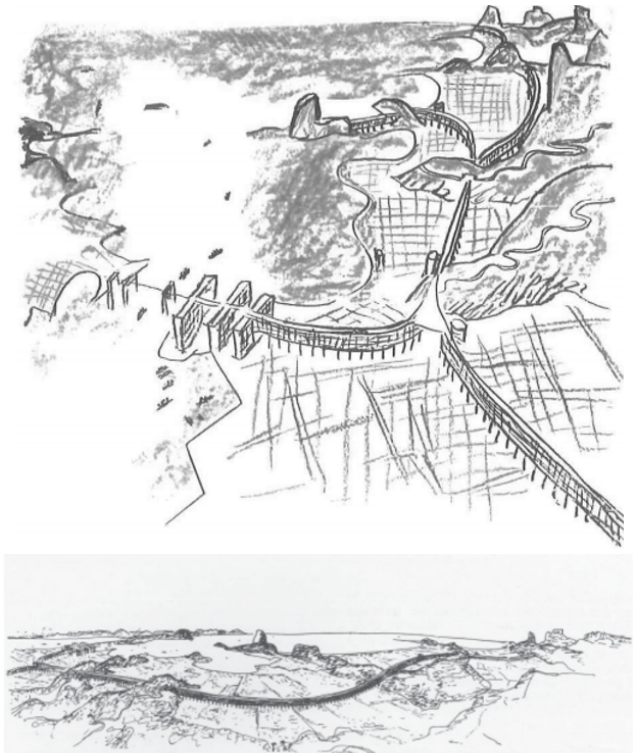


Fig. 10.03. Estudos para os "viadutos habitáveis curvilíneos". Autor: Le Corbusier (1929).
Fonte: Bardi, 1984, p. 73 apud Cabral, 2006, p. 54.
Reprodução.

12 Cf.: Corbusier, p. 88, 1987b apud Cabral, s/p, 2016.

13 Cf.: Sampaio, 2001, p.15. Tal predominância aconteceu, em boa medida, com a aplicação do documento gerado das conclusões do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), que continha diretrizes urbanas para cidades mundiais, conhecido como A Carta de Atenas (1933/1957), disseminado nas escolas de arquitetura e urbanismo, sendo Le Corbusier seu protagonista.

> (...) transformando todas as necessidades do consumidor, remodelando integralmente um território que, no começo do século, não custa lembrar, possuía apenas 400 quilômetros de estradas.[14]

Em 1960, o país experimentou espraiamento territorial ainda maior,[15] com a profusão do imaginário da casa própria nos subúrbios e altos investimentos nas rodovias para automóveis privados, concomitantes ao aparecimento de novas manifestações fotográficas e cartográficas. Se outrora a ideia de visão da urbe era analisada e produzida pelo ponto da vista de um homem do topo – o do plano do avião –, numa espécie de "virada rodoviarista", um novo ponto é concebido, pela visada longitudinal masculina. Ela advém de dentro do automóvel, a partir de narrativas da paisagem e da morfologia urbana, que se apropriaram de distintas discussões da arte, fotografia e cinema, tornando-se relevante e difundida pelo mundo, no que tange, especialmente, o campo cultural.[16]

Esse ideário estadunidense se impregnou no campo urbanístico, reverberando em toda uma geração de arquitetos e urbanistas. Modificou-se por completo a compreensão de uma dada "totalidade" urbana, realocando-a, para uma experiência urbana cada vez mais desencarnada dos planejadores, numa espécie de "urbanismo rodoviarista".[17] Com a assimilação progressivamente maior do automóvel à vida urbana, a clássica visão urbanística do topo – originária das seculares técnicas cartográficas que auxiliaram nos domínios territoriais – acoplou-se, prontamente, a uma percepção de cidade a partir do para-brisa do carro. Os EUA se tornaram, assim, celeiro para esta experimentação, num momento de grande transformação cultural no país, com o fim do Macarthismo (1950-57)[18] e aproximação à chamada "cultura de massas".[19]

Em resposta à lógica rodoviarista que começava a se consolidar, pelo espraiamento territorial em meio a gigantes conjuntos habitacionais que desertificaram as paisagens inglesas e estadunidenses, Gordon Cullen, que participa do movimento inglês *Townscape*, publica obra homônima. Nela, engloba o pensamento de outros intelectuais daquele contexto e incorpora, em seu "diagnóstico urbano", a visão de um homem europeu caminhante. De maneira espontânea, experimenta a cidade e dela produz desenhos, desenvolvendo-se a noção de *paisagem urbana*, a partir de estratégias conservadoras de compreensão visual da harmonia de edifícios e espaços urbanos. Abarca, do mesmo modo, caráteres subjetivos e semióticos, como, por exemplo, monotonia e surpresa, em representações que incorporam os deslocamentos do pedestre. Nessa obra, desenvolvem-se categorias de análise dos espaços a partir de delimitações visuais e topo-geográficas, o que exige uma representação urbana bastante específica. Incorporam-se, à clássica visão de topo, caminhos pelos quais aquele homem

14 Cf.: Virilio, 1996, p. 38.

15 Segundo o estudo de Russell Lopez (2014), a população total dos EUA em áreas metropolitanas, entre as décadas de 1970 e 1980, tem um aumento de quase 10% da suburbana (de 37% para 46%). Já na década de 2010, esta ultrapassou a urbana, com mais de 50% da população morando em subúrbios.

16 Fazemos menção aqui aos trabalhos e estudos de arquitetos e urbanistas, geógrafos e planejadores do contexto estadunidense, como Kevin Lynch e Robert Venturi, retomados no capítulo seguinte, em obras específicas, com visões hegemonicamente masculinas, exceto pela participação de Denise Scott Brown, em *Learning from Las Vegas* (1972/1977).

17 Embora apareça em diferentes discussões do campo do urbanismo e seja amplamente difundido, notoriamente, Jane Jacobs (2011) foi uma pensadora do urbanismo que alcunhou esse termo de maneira mais conhecida.

18 Período estadunidense caracterizado pela intensificação da repressão cultural e política, a partir de práticas de censura e difamação, principalmente, contra o comunismo, encabeçado, originalmente, pelo senador republicado Joseph McCarthy.

19 A partir de uma transformação da sociedade em que há um modo de produção industrial, constata-se a formação de uma "cultura de massas", produzida a partir de objetos e bens que estruturam a indústria cultural, formada por processos de serialização, padronização e divisão do trabalho. Trata-se de um processo da economia à altura da constituição da modernidade. Assim, "sob o poder do monopólio, toda cultura de massas é idêntica, e seu esqueleto, a ossatura conceitual fabricada por aquele, começa a se delinear" (Cf.: Adorno; Horkheimer 1985, p. 57).

experimenta a paisagem, delimitando esquemas que tentam compreender visões pelos deslocamentos.

A apreensão urbana a partir do automóvel já era consolidada como eixo do imaginário estadunidense, por meio de transformações na apreensão, representação e construção de cidades e edifícios. Aos poucos, moldava-se um campo próprio, tendo em vista a cultura produzida pela arquitetura dos estacionamentos e *drive-thrus*, que engloba relações não somente de fluxos, como de permanências dentro do automóvel, com fins de alimentação, entretenimento e relações afetivas. As manifestações artísticas desse momento deixam ainda mais à vista a incorporação da velocidade dos deslocamentos urbanos, e as formas de representação, a partir da visão do automóvel, tomam novos contornos, em especial, por estudos da paisagem e morfologia urbana.

Uma das referências do campo na leitura e desenho da cidade, Kevin Lynch, em coautoria com dois professores do Massachusetts Institute of Technology (MIT), Donald Appleyard e John Myer, também publica, em 1965, uma obra em que se observa de maneira mais íntima a relação entre os deslocamentos de dentro do automóvel e suas representações: *The view from the road* (1965). Tal estudo inaugura, em certa medida, uma interpretação urbana a partir do para-brisa do automóvel, relacionando-se à percepção urbana. Os autores observam escalas, sensações, diferenças de usuários e criam experimentações metodológicas, a partir de estradas (*highways*), entendendo-as como territórios cujas sequências visuais são mais coesas quando vistas pelo observador em movimento.

Este contexto relacionado ao automóvel é aguçado a partir de outro estudo produzido pelo casal Robert Venturi e Denise Scott Brown – única mulher participante dentro das obras escolhidas por nós –, em parceria com Steven Izenour, *Learning from Las Vegas: the (forgotten) symbolism of architectural form* (1972/1977). Através dele, apresentam métodos e esquemas específicos para analisar a comunicação urbana a partir da velocidade dos deslocamentos, desafiando, sobretudo, a representação urbana vigente. Analisa-se a paisagem do corredor comercial pelo ponto de vista do motorista, visando-se estabelecer uma interpretação da arquitetura do corredor (*strip*) comercial de Las Vegas; do simbolismo na arquitetura; e da iconografia do espraiamento urbano (*urban sprawl*);[20] consolidando-se como grande marco teórico da arquitetura e urbanismo, artes, ciências humanas e sociais.

Esta sequência crítica se efetua numa representação que coloca, em primeiro plano, os movimentos do sujeito encarnado e os eventos que ocorrem nos espaços, produzida pelo arquiteto suíço Bernard Tschumi. Por meio de *The Manhattan Transcripts* (1977-1981), produz outro tipo de representação do movimento no espaço, tendo como referência a

20 O espraiamento urbano é todo crescimento urbano que se dissipa no território, saindo das centralidades e espalhando-se por periferias e áreas mais distantes. Isto é novamente abordado a partir do capítulo dois.

estratégia de montagem cinematográfica, numa leitura, principalmente, de Sergei Eiseinstein. Além disso, Tschumi incorpora, como Venturi, a reflexão sobre o desprendimento da "forma" e "função" arquitetônicas. Entretanto, diferente deste, aquele sai das visões clássicas e binárias da arquitetura por meio da ideia de "eventos", provocando uma reverberação acerca de onde acontecem os movimentos, que são internos aos espaços produzidos.

Circunscrevendo esses livros como centrais para nossa discussão, é notório que a arquitetura e urbanismo, até o contexto dos anos 1980, experimentou reverberações importantes no campo das representações urbanas, embora não tenha contemplado diretamente, nas análises do território, dimensões políticas, sociais e econômicas. No entanto, em nosso estudo, salientamos uma possibilidade de atualização dessas obras, avaliando peculiaridades e sofisticações de seus contextos específicos, sendo fundamental que as utilizemos como parâmetros para avançarmos em alguns aspectos.

Nesse sentido, é importante constatar que se, ao longo das últimas cinco décadas, as escolas de arquitetura e urbanismo consolidaram essas manifestações como modelo de "diagnósticos urbanos", outras práticas do campo representacional, quando existiram, tornaram-se difusas e precárias. Por conta disso, notoriamente, há avanços neste debate a partir dos deslocamentos, como uma etapa seguinte a 1980, que alcança os dias atuais, sendo encampado, na maioria das vezes, por intelectuais que tangenciam o campo da arte, a partir de práticas cartográficas.

Em experiências de sala de aula de cursos de arquitetura e urbanismo, observamos a importância de utilização das obras estudadas, tornando-se urgente, todavia, a produção de outras narrativas de deslocamentos: de sentidos e de formas de ser e estar no mundo. Tais práticas necessitam ser cada vez mais atualizadas, no que diz respeito a uma "política do ato de cartografar".[21] Logo, no bojo das transformações de um mundo constantemente em crise, observamos a constituição de outros mundos possíveis, visando a dotar o cartógrafo de novas narrativas. Isto ocorre pois o desvelamento de visibilidades e invisibilidades presentes e ausentes na cartografia são modos de "criar o mundo que ela pretende representar".[22] Foi por conta disso que a cartografia passou a ser disputada por palavras, sentidos, dimensões, técnicas e domínios, em particular, desde 1980. Na última década, isto tomou ainda mais força a partir de sua função colaborativa na geoespacialização da *web*,[23] numa hegemonia consensual em torno da produção cartográfica.

Em meio a essa proliferação, visou-se a uma maior politização das tecnologias de georreferenciamento, como instrumentos cada vez mais acessíveis e imaginativos, possibilitando novas percepções. Constituíram-se, por conseguinte, visões

21 Sperling, 2017.
22 Cf.: Holmes, 2006, p. 4.
23 Crampton, 2010.

indisciplinares[24] e contra-hegemônicas[25] das cartografias, ao reivindicarem sua produção vinculada às relações de poder que as envolvem. E é nesse contexto que essa pesquisa se insere, compreendendo as cartografias como práticas pedagógicas, éticas, estéticas e políticas, circunscrevendo-as no campo das narrativas dos deslocamentos. Numa sociedade em que se mapeia cada vez mais, os sistemas cartográficos podem ser considerados um meio crítico pelo qual essas formas se tornam visíveis.

Destacamos a cartografia em meio a relações de poder; mas, também, como prática estética, de modo a ser necessário produzir outras práticas cartográficas. Para isso, surge a ideia de "mapas-movimentos", que buscam narrar deslocamentos em um mundo deslocado de sentidos. Para isso, investimos em relações técnico-conceituais entre cartografia e audiovisual, em que sujeitos narram ausências e presenças no mapa, de dentro de sistemas cartográficos. São práticas cartográficas em que há conscientização de sujeitos acerca de cartografias predominantes, utilizando-as para sua própria fissura, em outros funcionamentos dos sistemas cartográficos existentes.

Dos atuais funcionamentos desta forma de ver o mundo, acoplados de cima da viatura – como a da Google –, de onde espaços e lugares são dados como os mais verossímeis possíveis, praticamente, inquestionados, surgem perguntas que nos mobilizam: haveria lugar para outros deslocamentos? Haveria deslocamentos que possibilitam outras visadas? Outros sentidos de mundo? A pesquisa surge, portanto, como tentativas de fazermos ver outros mundos possíveis pelo campo da representação, pois, para nós, *fazer-mundo* é imaginar mundo.

24 Pickles, 2004; Wood; Fels, 1992; Crampton; Krygier, 2006.
25 Holmes, 2006.





CAPÍTULO 1

de visibilizações dominantes de deslocamentos urbanos a práticas cartográficas críticas

O *REAL*, OS *SIMULACROS* E OS PROBLEMAS DAS VISUALIDADES

Ao longo do tempo, pelo momento específico em que foram sendo alcançadas diferentes trajetórias, sofisticando-se técnicas de acúmulo de riquezas e sendo conquistados territórios, a categoria dos *deslocamentos* foi sendo incorporada às narrativas territoriais ocidentais mais como referência do que como elaboração da própria forma cartográfica. Quando observamos, por exemplo, diversas cartografias produzidas à época das Grandes Navegações (séculos XV a XVII) explicitarem a colonização das Américas, linhas, contornos, palavras e símbolos indicaram caminhos por onde passaram ou estavam passando os desbravadores, mas, não inseriram, efetivamente, deslocamentos nas cartografias (Fig. 11.01). Entretanto, o caráter de fidedignidade e autoridade concedida a elas, tornou-as capazes de convencer pelo *real*, e essa incorporação ficou mais evidente.

Na fundação da filosofia ocidental da Grécia Antiga, a noção do *real* emerge predominantemente associada aos debates conceituais sobre os *simulacros*; e, ao tomarmos uma perspectiva contemporânea, aproximamo-nos a Gilles Deleuze,[26] que construiu sua crítica à representação que reduz o pensamento à sua repetição.[27]

Já numa tentativa de sistematização dos *simulacros*, Jean Baudrillard[28] propôs a existência do *real* apriorístico e essencial, cuja *representação* seria seu segundo batismo; ou seja, uma nomenclatura que performaria o *real*. Para ele, nas fases do capitalismo nas sociedades ocidentais, houve três ordens de *simulacros*: a primeira, a *contrafação*, presente nos esquemas dominantes da época clássica, do Renascimento (séculos XIV a XVI) ao início da Revolução Industrial (século XVII); a segunda, até o fim da Revolução Industrial (século XIX) e meados do século XX, a *produção*, quando havia o domínio industrial e o início do desenvolvimento dos meios de reprodução técnica; e a terceira, a *simulação*, dominada por códigos, alcançando os dias atuais, como técnicas a partir do signo, em que se sobrepõem a imaterialidade.

A passagem entre a segunda e terceira fases do campo representacional foi marcada pelas transformações da última da Revolução Industrial (século XIX), em que se desenvolveram tecnologias velozes de produção e escoamento do dinheiro. As mais evidentes são: o trem a vapor, as fábricas, e posteriormente, o zepelim e o avião, cujas barreiras representacionais foram ultrapassadas, em modos técnicos, políticos e estéticos de alargamento do capital. Tal fato repercutiu na cartografia, a partir de instrumentos de captura visual desenvolvidos àquela altura. Trata-se das máquinas fotográficas e de realização audiovisual, que passaram a acionar, em



Fig. 11.01. Carta da Baía de Ilha Grande e a Ilha de Santa Catarina (século XVIII). Autor: João da Costa Ferreira [179-]. Fonte: Biblioteca Nacional (website).

26 Deleuze, 2000.

27 A posição crítica de Gilles Deleuze a uma imagem estritamente moral resgatou palavras de Nietzsche para propor uma reversão da Teoria das Ideias, de Platão, de modo que o pensamento não devesse ser submetido e limitado à "representação", tampouco pensada como naturalidade de uma redução às identidades, e, por conta disso, diferencia "a essência e a aparência, o inteligível e o sensível, a Ideia e a imagem, o original e a cópia, o modelo e o simulacro" (Cf.: Deleuze, 2000, p. 261).

28 Baudrillard, 1997.

seus procedimentos, não somente outras camadas de percepção do mundo – tempo e movimento –, como outra perspectiva de produção estética. Isto se deve à sofisticação da reprodutibilidade técnica e à incorporação dos signos, e que se efetivaria, a partir da segunda metade do século XX (Fig. 11.02).

A cidade de Paris, ainda no início do século XX, considerada berço industrial e cultural da Europa, tornava-se local profícuo para distintas invenções que reproduziriam os deslocamentos dos sujeitos. Àquela altura, consolidava-se, na visão humana, uma noção contemplativa da "totalidade", presente em diversas linguagens e campos estéticos, como a cartografia, a pintura e o paisagismo. Desta vez, com a transformação da própria vida em espetáculo, engendrava-se também o pensamento cinematográfico, a partir de distintas experimentações de simulação de deslocamentos.

Resgatamos as tentativas proporcionadas pelo Museu Grévin, em que sujeitos foram inseridos numa realidade espacial, com esculturas de personagens famosos em formato de cera; e pelos objetos criados para a Exposição Universal de Paris, em 1900: o *Panorama*, que apresentou enormes pinturas em espaços de pavilhão; o *Stereorama*, com efeitos luminosos que criaram uma narrativa visual de deslocamentos pelo Mar Mediterrâneo; e o *Mareorama*, que simulara uma viagem de dentro de um navio, de Marselha para Constantinopla, com sujeitos inseridos em um edifício, e, dos espaços internos, não somente miraram a paisagem da janela que se movimentara, como sentiram seus corpos se agitarem, a partir de técnicas de reprodução da maré, instaladas no prédio. Neste contexto, foi exibido, na caverna do *Boulevard des Capucines* – estação La Ciotat, em Paris –, o primeiro filme da história: *A chegada de um trem na estação* (1895), dos irmãos Lumière, com duração de apenas um minuto, a marcar a fundação do cinema.[29]

Como aponta Walter Benjamin, sempre houve a possibilidade de reprodução de obras de arte, a partir de mimetismos ou cópias bastantes similares aos originais, por vezes, passadas de mestres para discípulos.[30] No entanto, na era da reprodutibilidade técnica, tal procedimento se tornaria mais complexo, em diferentes modos e intensidades, principalmente, com a invenção da fotografia e do audiovisual, cujo agente de fabricação migra da mão para o olho, gerando imagens "do mundo visível, com um aspecto tão vivo e tão verídico como a própria natureza".[31]

A fotografia surgiu no momento de profusão industrial decorrente não somente da técnica existente como do pensamento moderno e cientificista. Em sua fabricação e revelação, existiam processos físico-químicos que a tornava minimamente verossímil. Prontamente, desde o início, ela foi apresentada como instrumento capaz de "revelar" a verdade, produzindo-se *imagens técnicas*,[32] cuja especificidade supunha

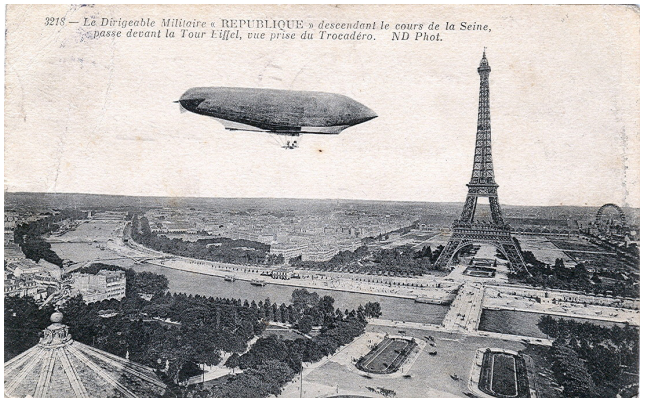


Fig. 11.02. Passagem do dirigível La République à Torre Eiffel (1916). Autor: Desconhecido. Fonte: Commons Wikimedia.

29 Santos, 2004.

30 Destacam-se a xilografia, técnica de realizar desenhos em madeira e reproduzi-los em outros locais, surgida, muito possivelmente, na Ásia, ao longo de séculos. A invenção da imprensa por Johannes Gutenberg, no século XV, também contribuiu para fabricação mecanizada de objetos gráficos e repetiu a lógica do processo xilográfico, porém, a partir da prensa em chumbo. Posteriormente, com a litogravura, "a transcrição do desenho numa pedra de sua incisão sobre um bloco de madeira ou uma prancha de cobre, permitiu às artes gráficas pela primeira vez colocar no mercado suas produções não somente em massa, como já acontecia antes, mas também sob a forma de criações sempre novas". Cf.: Benjamin, 2013, p. 166.

31 Cf.: Idem, 1994, p. 5.

32 Flusser, 1985.

uma tradução fidedigna do *real*. Tal efeito era semelhante ao ocorrido com a cartografia, ao longo do tempo, e do desenvolvimento de tecnologias de leitura de posições geográficas. Em boa medida, isto serviu como técnicas de manutenção do poder, a desenharem o *real* da forma mais conveniente, já que o caráter analógico de produção a partir do filme conferiria certa autoridade àqueles que fabricavam essas imagens.[33]

> Se admitimos muitas vezes com bastante facilidade que o explorador pode relativamente fabular quando volta de suas viagens e elaborar, portanto, por exemplo, para impressionar seu ouvinte, narrativas mais ou menos hiperbólicas, em que a parcela de fantasia e de imaginário está longe de ser negligenciável, ao contrário, a fotografia, pelo menos aos olhos da *doxa* e do senso comum, *não pode mentir*. Nela a necessidade de "ver para crer" é satisfeita. A foto é percebida como uma espécie de prova, ao mesmo tempo necessária e suficiente, que atesta indubitavelmente a existência daquilo que mostra.[34]

O aguçamento desta característica – em que o visível se torna o *real* e o existente – ocorreu com a introdução da linguagem falada, a partir do audiovisual, numa politização da realidade, em meio à existência de uma "artificialidade". Para Walter Benjamin,[35] a fotografia, e mais ainda o cinema, por meio da técnica de capturar imagens antes impensáveis e da criação de inimagináveis linhas narrativas, engajam politicamente o *real* de tal modo que uma verdade pode ser inventada de várias formas.

Tal sedução visual produziria, portanto, um "condicionamento implícito de a fotografia ser um substituto imaginário do real",[36] o que, para Benjamin, aniquilaria a *aura* presente na obra de arte; ou seja, uma essência no ritual da produção estética existente (teatro, escultura, pintura, etc.). O autor, importante crítico da forma de utilização dessas "simulações do real" advindas da fotografia e do audiovisual, à sombra do terror do nazi-fascismo, entre 1930 e 1940, apostou na radicalização dessa produção de realidade. Isto pode ser visto, sobretudo, na fundação da *propaganda nazi*, a disseminar mentiras sobre judeus e grupos minoritários, como quem detinha responsabilidades por problemas alemães.

Já no período pós-Segunda Guerra, o cinema foi responsável por auxiliar na reconstrução das cidades, com a popularização dos meios de comunicação que avançavam. Em 1960, atingiu seu apogeu, com difusão e normalização devido à efetivação da indústria de Hollywood, em Los Angeles, quando ocorreu o engendramento da tevê, da publicidade e do entretenimento visual na vida cotidiana. E, mais ainda, do "grande espetáculo" da chegada do homem à Lua (1969), a partir da qual se iniciaria a produção das primeiras fotografias via

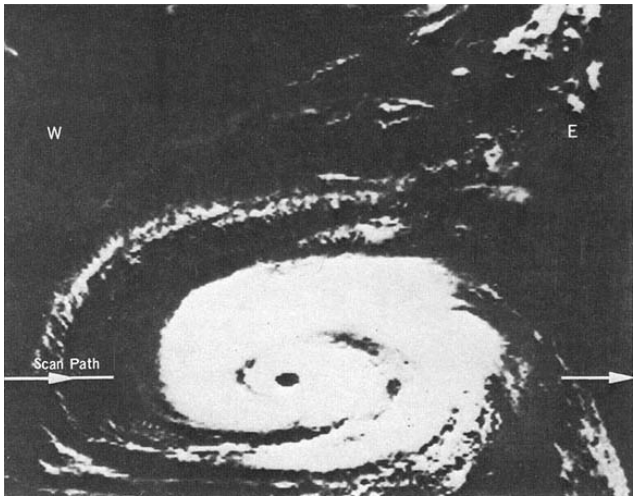


Fig. 11.03. Imagem do satélite Nimbus (1964). Autor: Gallaher; Campbell, 2013. Fonte: NSIDC (site).

33 Dubois, 1994.
34 Cf.: Idem, p. 25.
35 Benjamin, 2013.
36 Cf.: Kossoy, 1999, p. 136.

satélite (11.03), dando origens a cartografias vistas de cima do globo.

Neste contexto, Guy Debord propôs o surgimento de uma sociedade modernizada que tenderia ao espetacular, a experimentar: "a incessante renovação tecnológica, a fusão econômico-estatal, o segredo generalizado, a mentira sem contestação e o presente perpétuo".[37] Assim, a expansão das técnicas fotográficas e audiovisuais em prol do entretenimento culminariam na efetivação da *sociedade do espetáculo* (Fig. 11.04), formada não por "um conjunto de imagens, mas por uma relação social entre pessoas mediada por imagens".[38]

Essa sedução visual provocada pelo audiovisual e pela massificação da mídia, aos poucos, foi contribuindo para o surgimento de práticas estéticas, entre 1950 e 1970, que conformariam o chamado "pós-modernismo".[39] Bastante notáveis nas arquiteturas estadunidenses e europeias, produziram renovadas narrativas das espacialidades,[40] em interpretações que incorporaram a comunicação e o simbolismo heterogêneos em contraponto à pureza das vanguardas modernas provenientes de Le Corbusier, Frank Lloyd Wright e Mies van der Rohe.[41]

UMA SOCIEDADE DO MAPEAMENTO

Tais leituras da arquitetura e urbanismo incidiram sobre paisagens e formas das cidades, numa primeira incorporação dos deslocamentos, sendo, portanto, significativamente importantes na segunda metade do século XX. Ao final deste e nas primeiras décadas do século seguinte, porém, observamos um esvaziamento no campo de outras práticas e experimentações sob a ótica dos deslocamentos, considerando-se muito pouco as transformações específicas deste período histórico.

Em meio a viradas territoriais e espaciais, a partir de 1980,[42] aguçadas nas últimas décadas, experimentamos um modo de ser, estar, pensar e produzir mundo em que há, como uma das características principais, a espacialização das informações. Noções, dimensões e particularidades provenientes de estudos e práticas espaciais – posição, localização, distância, sítio, lugar, etc. – passaram a protagonizar relações sociais e a configurar o mapeamento como prática central na vida cotidiana. Emergente a todo tempo, o *mapa*[43] é utilizado de modo que sujeitos mapeiam e são mapeados, infinita e continuamente, por mecanismos cartográficos, configurando uma lógica do *mapeamento*.

Embora hoje seja uma palavra muito difundida, a noção de *mapeamento* emerge, em boa medida,



Fig. 11.04. Exibição do filme 3D colorido, *Bwana Devil* (1952) e capa de *A Sociedade do Espetáculo*, (1967)Autor: J.R. Eyerman. Fonte: J.R. Eyerman/ Life s/Getty Images/Cult (website).

37 Cf.: Debord, 1997, p. 175.
38 Cf.: Idem, p. 14.
39 Jameson (1996[1991]), em sua obra *Pós-Modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio*, utiliza como título e conceituação principal a ideia de *pós-modernismo* para apontar a terceira fase do capitalismo (financeira e globalizada). Atualmente, o termo vem sendo reposicionado para *pós-modernidade*. CPFL Cultura, 2017.
40 Como, por exemplo, *Meaning architecture* (1970), de Charles Jencks e George Baird, que construía uma visão sobre aquele profícuo momento a partir da semiologia.
41 Podemos citar como alguns desses críticos: Robert Venturi, em *Complexity and contradiction in Architecture* (1966), e *Learning from Las Vegas* (1972) (com Denise Scott Brown); Reyner Banham, em *Los Angeles: the architecture of four ecologies* (1971); e Rem Koolhaas, em *Delirious New York* (1978), dentre outras.
42 Cosgrove, 1999; Harvey, 1992; Foucault, 1984; Jameson, 1996.
43 Pela etimologia latina das palavras, destaca-se mais nitidamente essa incidência, já que "mapa" (*mappa*) eram as peças de linho que cobriam as mesas em que eram servidos os grandes banquetes, enquanto "carta" (*charta*) eram os caros e pouco acessíveis papiros pelo qual se escreviam e desenhavam histórias. Cf.: Charlton T. Lewis, Charles Short, *A Latin Dictionary*. In: Perseus. Verbete "mappa".

como sinônimo de *cartografia*, mas num caráter mais abrangente, já que não estabelece critérios e definições de um campo específico, sendo, cada vez mais, entranhada à vida cotidiana. Do ponto de vista da cartografia como campo disciplinar, essa indistinção trata de:

> (...) um esforço corporativo de assimilar qualquer âmbito de produção de mapas à cartografia, como garantia de existência (e sobrevivência) da própria corporação.[44]

A noção de *mapeamento* possui caráter transitório, até precário e amorfo, de certo modo. Isto, pois, além de ser utilizada para designar processos com compromissos cartográficos verossímeis; é, também, empregada noutros, cujas convenções disciplinares são ausentes, conformando-se mais como tônica social. Entretanto, é possível, de algum modo, circunscrevermos o tempo histórico do advento da noção de *mapeamento.* Ele pode ser evidenciado a partir de acontecimentos na América do Sul, quando diversas experiências cartográficas alargaram o campo e alcançaram dimensões mais próximas a realidades cotidianas.

Houve, neste contexto, o reconhecimento de povos tradicionais latino-americanos pela Conferência 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), numa das primeiras aberturas a desafiar o *status quo* formado por sujeitos brancos, ricos, masculinos, provenientes do eixo global EUA-Europa, a partir do que se denominou, posteriormente, como *cartografia social*. Através dela, o mapeamento se tornou uma ferramenta de luta pelas demarcações e titulações de terras indígenas na América do Sul, estabelecendo-se como "base legal para os direitos culturais, a autodeterminação e o reconhecimento das terras tradicionais".[45]

Tornavam-se evidentes experiências sociais de vieses não-hegemônicos, incorporando a cartografia numa leitura territorial junto a sujeitos socialmente vulneráveis, tendo sido por meio dela que se buscou caminhar para sua possível emancipação. As cartografias, nesse contexto, podem ser vistas como *modus operandi*, em que intentam se esquivar das estratégias de cooptação, tratando mais das ações dos sujeitos do que deles como agentes, como o caso da *cartografia da ação social*, que também aproxima geografia às ciências sociais. A utilização da palavra "ação" visa a destacar inter-relações entre diferentes indivíduos, conformando-se uma ética de pesquisa em que não se disponibilizam dados espacializados, já que visa a constituição de trajetórias e processos, expondo-se análises, principalmente, em reflexões posteriores.

> A cartografia da ação social necessita ser compreendida como um processo social coletivo. Não termina, nem começa com o mapa. Não tem como finalidade o mapa em si. Mas o processo formativo de produção de um trabalho coletivo, elaborado a partir

44 Cf.: Girardi; Soares, 2015, p. 49.
45 Cf.: Offen, 2009, p. 165.

> de um projeto-problema, criado pelo coletivo. A representação produzida coletivamente pode ser tomada como a representação espacial e social necessária, o que permite ver o território e as territorialidades (ação no espaço) de si e dos outros – sintonias, diacronias, centralidades, descentralidades – e pode fornecer novas questões coletivas no tempo presente, o que permite fazer uma análise da conjuntura social e territorial.[46]

Sob outra perspectiva, um percurso cartográfico emergente ainda naquele momento ocorreu a partir da *geofilosofia*,[47] que permitiria outra articulação, dessa vez, da cartografia com a filosofia. Por meio dela, "o mapa não reproduz inconscientes, mas o constrói".[48] E tem como característica ser "conectável em todas suas dimensões, desmontável, reversível, suscetível de receber modificações constantemente".[49] Ao entender a mapa como tessitura, ou seja, o próprio ato de mapear, ele passa a se configurar como campo aberto com relações de poder em disputa, mais evidentes a partir do conceito ético-político de *rizoma*, que pode ser entendido como as articulações possíveis de um mapa. Ou seja, não se trata de um decalque ou forma *a priori* (mapa como objeto), mas de linhas, que podem engendrar, fugir, aparecer, penetrar, conectar-se, esconder-se (mapa como *modus operandi*).

Sob este ponto de vista, "cartografar é traçar um plano comum",[50] ou, em outras palavras, é tecer relações entre pontos, em que processos inscrevem (ou escrevem sobre) algo; e, assim, constituir um sujeito, cuja realidade acontece:

> (...) através de outros dispositivos que não os apresentados tradicionalmente pelos discursos científicos, valorizando aquilo que se passa nos intervalos e interstícios, entendendo-os como potencialmente formadores e criadores de realidade.[51]

Ainda neste recorte temporal, uma discussão emergente pelos mapas aconteceu a partir de movimentos ativistas, que, até os dias atuais, vêm se consolidando, tanto por meio de manifestações sociais, políticas e artísticas, quanto por experiências autônomas de reivindicação por espaços urbanos e sua visibilização. As próprias ações – mediadas ou não por movimentos ativistas, intelectuais, de saberes locais e coletivos de arte – passaram a questionar a necessidade de se tornarem visíveis em diversas formas de mapeamento, tanto independentes quanto ligadas a estratégias institucionais e do Estado, como *ativismos cartográficos*.[52]

De dentro do objeto-mapa, ao menos desde 1980, a cartografia tem sido reivindicada por palavras, sentidos, dimensões, técnicas e domínios. Entretanto, é a partir da consolidação do mapeamento digital que tal transformação é intensificada. Em 1996, em meio à "Guerra dos Navegadores",[53] a MapQuest surge como uma das primeiras formas de se realizar mapas *online*

46 Cf.: Silva, 2012, p. 27
47 Cf.: Deleuze; Guattari, 1993, p. 111. Colocada como dimensão política da investigação de Deleuze e Guattari, a geofilosofia por eles proposta é brevemente mencionada em O que é a filosofia (1993), e articulada na tese de doutorado de Santos (2014).
48 Cf.: Deleuze; Guattari, 1994, p. 9.
49 Idem.
50 Cf.: Kastrup; Passos, 2013, p. 263.
51 Cf.: Costa, 2014, p. 70.
52 Santos, 2012.

de modo mais democrático. Neste contexto, temia-se, por parte de alguns cartógrafos, que a sofisticação dos instrumentos de geolocalização e georreferenciamento pudesse acabar com a especificidade das cartografias. Entretanto, diferentemente, a transformação do mapeamento ocorreu tanto por ele se configurar como uma "visualização geográfica", durante 1990, quanto, posteriormente, ao tomar ainda mais força através de sua função colaborativa na geoespacialização da *web*.[54] Esse poderio da cartografia, todavia, tem se tornado mais predominante, especialmente, a partir de 2005, quando notamos uma variação maior com o lançamento da plataforma Google Maps (seguida da Google Earth, no mesmo ano, posteriormente, o Street View; todos parte do pacote Google's Geo Tools).

Mais do que a disponibilização de dados, informações gráficas, imagens, posicionamentos e distâncias, o mais inovador, desde sua fundação, é sua capacidade de abertura à colaboração, através de anotações e contribuições, o que propicia ao usuário mais crédito e verossimilhança a esse mapeamento, conformando sua hegemonia.[55]

> As anotações não foram criadas pelo Google nem por alguma agência de mapeamento oficial. Em vez disso, são produtos de um exército voluntário de cartógrafos amadores. "Não foi preciso software sofisticado", diz Hanke.[56] "O que foi necessário foi um substrato – as imagens de satélite da Terra – em uma forma acessível e uma linguagem de autoria simples para as pessoas criarem e compartilharem coisas. Depois que esse software passou a existir, a vontade de descrever e anotar simplesmente decolou".[57]

A Google vem se empenhando em fortalecer sua ferramentaria de espacialização das informações para leituras territoriais com objetivo de ensino e aprendizagem, através do Google Earth Education. Segundo o site da plataforma, essas técnicas:

> (...) podem infundir o pensamento geoespacial em todos os tipos de assuntos, transformando o aprendizado fundamental e as habilidades para a vida em estudantes e educadores em todos os lugares.[58]

Além disso, há também a Google Earth Community, que passa ainda mais verossimilhança e credibilidade a partir da interatividade da plataforma, permitindo a milhões de usuários colaborarem com a construção dos mapas. A presença da Google amalgamada às formas de entender o mundo demonstra que, principalmente na última década, o mapa, que já era um meio de controle, passou a ser também a finalidade (ou um "onde") do controle. De tal modo, há a possibilidade de haver sítios (*sites*) tanto no ambiente *online*, através de aplicativos; quanto no *offline*,[59] em locais para manifestações sociais, transportes, especulação

53 A "Guerra dos navegadores" (ou "Guerra dos browsers", 1995-1999) foi uma intensa disputa entre sites de busca e navegação, travada por Netscape e Microsoft (por meio do Internet Explorer), que transformou completamente a forma como se utilizava a internet àquela altura. Por meio dela, foram angariadas novas experimentações em software livre, como a do navegador do Firefox, Mozilla, e em inovações de design, interface e modos responsivos de utilizar os gestos, principalmente, pelo navegador Opera.

54 Crampton, 2010.

55 Idem. Este tema é retomado em diferentes momentos da pesquisa, principalmente, nos capítulos três e quatro. Cf.: Ratliff, 2007, s/p.

56 John Hanke foi o fundador da antiga Keyhole, empresa responsável por espacializações de dados e geolocalização, e cartógrafos amadores. "Não foi preciso software sofisticado", diz Hanke.

57 Cf.: Ratliff, 2007, s/p.

58 Google Earth Education, 2021. Vale a pena ressaltarmos que a dimensão de compreensão do espaço e as ambições da Google vão muito além disso. Em 2016, a empresa criou o Google Earth VR (Virtual Reality), um videogame em realidade aumentada, a ser utilizado com óculos em VR, que vem se aperfeiçoando ano a ano.

imobiliária, consumo, relacionamentos, etc., condicionando a produção da vida contemporânea.

Na realidade, muitos desses aplicativos vêm deixando mais nítido um "onde" ser produzido também pelo mapa,[60] tornando ainda mais complexa sua produção – ou um certo tipo dela –, notoriamente articulada ao mercado. É um "onde" cada vez mais estratégico, já que essa configuração causada pelos mecanismos hegemônicos de produção territorial, na realidade, torna à vista muito mais do que algo estritamente material, mas de ordem intangível. Trata-se de uma sociedade mediada por aparatos tecnológicos inclusivos, todavia, de pontos de visada limitados, a produzir um "onde" pelo mapa. Ou seja, ela mapeia e é mapeada, e o que é representado como o existente, somente o é, supostamente, porque está presente no mapa, fundando-se, efetivamente, uma *sociedade do mapeamento*.

A confirmação de um "onde" específico é uma evidente consequência das transformações ocorridas pelo menos desde 1980, embora, ao mesmo tempo, sua constituição se dê por uma discussão em que há aberturas do campo cartográfico a permitirem outras inventividades. Se pensarmos a noção de *deslocamentos* como movimentos de corpos (circulações, fluxos, trajetos), observaremos que ela também alcança, não só metaforicamente, deslocamentos de saberes, culturas, mundos, existências, etc. Uma expansão globalizatória que ainda não acessa a todos, mas, em alguma medida, engendra subjetiva e objetivamente uma sociedade, por meio de:

> (...) circulação, troca, confluência, movendo-se desigualmente através de redes de maior ou menor densidade e eficiência, com consequências diversas e híbridas.[61]

É a característica de se deslocar que permite a produção de um "onde" mediado, majoritariamente, por plataformas de mapeamento, geolocalização e geoprocessamento; coordenadas por empresas que fornecem, disponibilizam e associam uma infinidade de dados espaciais. Isso, aparentemente, torna o meio mais inclusivo, já que a existência desses mapas incide na atuação dos usuários, que é mediada por essas técnicas, mas, sob um ponto de visada hegemônico. Entretanto, essa mesma característica torna mais evidente a ampliação do campo cartográfico, em especial, ao focalizarmos em manifestações estético-políticas que passam a condicionar a leitura dos territórios, quando não graficamente, em associações cognitivas.

Narrativas contemporâneas têm incorporado categorias não somente espaciais, mas temporais e cinéticas, em experiências além das restritas ao posicionamento geográfico, explorando mais propriamente aspectos das vidas dos sujeitos, que, por sua vez, compõem trajetórias e deslocamentos. Tensionam a visão consolidada e deixam, à mostra,

59 A título de distinção e entendendo como atualizações e reciprocidades, optamos por referenciar o que acontece no espaço físico urbano como offline e o ambiente virtual como online. Isto se repete ao longo de toda a tese. Cf.: Ripoll, 2016, p. 19.

60 Destacamos o caso do Airbnb, talvez o mais emblemático, em que há, mais diretamente, uma relação de valorização da terra. Por meio dele, observamos que a agudização de seu uso tende a aumentar a especulação imobiliária, confirmando processos de financeirização do território (Aalbers, 2015; Christophers, 2015a).

61 Cf.: Cosgrove, 2001, Pref., p. x.

mapas como processos cognitivos. Ao mesmo tempo, se, em boa medida, experiências de mundo versaram às produções cartográficas, momento cujas realizações eram elaboradas de modo alheio ao mapa, inferimos acerca da mudança em curso para incorporação dos sujeitos nos mapas. Isto é visível por meio das *heterotopias*:[62] "espaços outros" não-presenciais, em termos materiais, mas experimentáveis "da simultaneidade (...) da justaposição, do próximo e do longínquo, do lado-a-lado e do disperso",[63] em que atuamos no mapa, em inter-relações dentro, junto, em simultâneo e por meio dele.

Diferentemente de uma forma-mapa *a priori*, e seu condicionamento ao campo disciplinar da cartografia, com seus respectivos postulados, em termos de visualização gráfica, a dimensão do mapeamento se faz cada vez mais presente. Com o protagonismo da espacialização das informações na vida contemporânea, tal debate diz respeito àqueles cujos repertórios e aparatos estão intimamente ligados ao domínio dos mapas. E, se "desenhar um mapa é como contar uma história, de várias maneiras",[64] é conveniente lembrarmos que tem sido os *vencedores* que têm contado boa parte da história.[65]

Para tensionar essa predominância cartográfica e construir um campo ético-político em que haja outra semântica dos mapas, em meio à sua proliferação e à maior participação de indivíduos comuns em sua produção, foi proposta a *cartografia crítica* (*critical cartography*); e, como ramificação, o *SIG crítico* (*critical GIS*).[66] Investe-se, nesta reflexão, numa utilização política das tecnologias de georreferenciamento, cuja constituição da cartografia crítica ocorreria por modos de fazer alternativos ao que se propôs como mapeamento durante boa parte da história ocidental, tendo o mapa como produção de realidade. Os mapas têm saído das mãos de especialistas, como instrumentos mais acessíveis e imaginativos, possibilitando novas percepções, e essa "política do mapeamento" tem podido tornar a cartografia *indisciplinar*,[67] reivindicando-se uma produção vinculada às relações de poder que a envolvem.

Este modo de pensar e produzir mapas está diretamente relacionado a abordagens estratégicas. Ou seja, atua sobre o campo das disciplinas e propõe uma fricção nas normativas. Busca enfrentar e tensionar, em alguma medida, o que vem sendo produzido em termos de significado acerca dos consensos visuais presentes nas formas de mapeamento estabelecidas. Em outras palavras, tais cartografias operam, mormente, no campo da *estratégia*, e não no das *táticas*: palavras provenientes das artes da guerra, e intrinsecamente associadas às formas de fazer mapa, mas que possuem acepções distintas.[68] Na guerra, a *estratégia*, singular e unívoca, é linha de frente e a própria estrutura do mapa, em que se definem os objetivos claros a se alcançar, e o

62 Foucault, 2015a.
63 Cf.: Idem, p. 78.
64 Cf.: Tally Jr., 2013, p. 4 apud Sperling, 2017, p. 80.
65 Benjamin, 1985.
66 Crampton; Krygier, 2006.
67 Sobre o termo "indisciplinar", ver Foucault, 1988. Sobre cartografia indisciplinar, ver: Pickles, 2004; Wood, 1992; Crampton; Krygier, 2006.

desenho de como se pretende vencer o inimigo; e sua derivação são as estruturas de "saber-poder"[69] a regularem, gerirem, mapearem e disciplinarem. As *táticas*, sempre plurais, contingenciais, amorfas e incontroláveis, aparecem nas invenções para a sobrevivência num campo de batalha; ou seja, práticas que fogem ao mapeável, linhas de escape das membranas governamentais que atuam por dentro da estratégia, em possibilidades de decodificação do cotidiano.

Observamos, uma série de práticas cartográficas que estão mais ligadas a formas de visibilização de manifestações das *táticas* e/ou *estratégia*. Em alguns casos, ocorrem de maneira intencional; em outros, notam-se objetivos indo de encontro às estruturas normatizadoras, seja pelo viés de leitura do cotidiano, do consumo ou do enfrentamento a estruturas normatizadoras. Esse modo de atuação nos permite articulá-las enquanto *tecnopolítica*,[70] que engendra a espacialização das informações, entendendo-a como:

> 1) uso tático e estratégico das ferramentas digitais para a organização, a comunicação e a ação coletiva; 2) capacidade de automodulação de ações conjuntas, de cérebros, corpos e multidões conectados; 3) utilização da rede para inventar formas de agir, sem se esgotar ao universo digital.[71]

Apoiados em trabalhos recentes de Sperling,[72] interessa-nos, particularmente, a emergência dessas manifestações como práticas estéticas, a fim de se realizar um recorte e circunscrição de um campo próprio, a partir de duas noções:[73] *dissenso*, como uma disputa e o que torna, efetivamente, mais visível o campo da política e o estrutura, já que parte da diferença e do exercício das alteridades; e a de *partilha do sensível*, que diz respeito ao:

> (...) sistema de evidências sensíveis que revela, ao mesmo tempo, a existência de um comum e dos recortes que nele definem lugares e partes respectivas. Uma partilha do sensível fixa, portanto, ao mesmo tempo, um comum partilhado e partes exclusivas.[74]

A ambivalente estatura do *comum* possui tanto um caráter de partilha, ou seja, a que todos supostamente acessariam – linguagens, saberes, memórias, imaginação, etc. –, quanto um caráter de "lugar de disputas", a que poucos acessariam, dadas as partes exclusivas e aqueles que as podem acessar, com suas "competências ou incompetências".[75] Nesse sentido, esse sistema de evidências – a "partilha do sensível" – engajaria a visualização de discursos, a partir de práticas estéticas.

Numa sociedade que mapeia e é mapeada, esse sistema pode ser considerado um meio onde também se produzem visibilidades, sendo necessário resgatar a importância de uma outra *estética do mapeamento cognitivo*, apresentada por Jameson a

68 Certeau, 2013.
69 Foucault, 1989; 1997; 2005. O autor relaciona o saber ao poder mutuamente, de modo que não há poder sem que, em alguma medida, não tivesse sido estabelecido um saber; como seu contrário, já que o saber também constitui "relações de poder". Na equação foucaltiana, se há saber, há poder.
70 Toret, 2015.
71 Cf.: Sperling; Ramos; Cardoso, 2018, pp. 812-813. Recomendamos outros autores brasileiros e latino-americanos que também relacionam o conceito de maneira aproximada e contextualizada a territorialidades do Sul-Global (Silveira; Braga; Penteado, 2014).
72 Sperling, 2017.
73 Rancière, 1996; 2005.
74 Cf.: Rancière, 2005, p. 15.
75 Cf.: Idem, p. 16.

partir da dimensão engendrada por Kevin Lynch.[76] Por meio dela, o autor realiza uma diferenciação entre *totalidade* e *totalização*, utilizadas em análises dialéticas,[77] mas, ao mesmo tempo, atualiza-as como reflexão política.

Já que a globalização do capitalismo acontece de maneira totalizante, individual e coletivamente, é a partir dessa abstração nas totalidades como recortes específicos dentro de um campo global, sendo necessário que se produza outra *estética do mapeamento cognitivo* que intente "dotar o indivíduo com algum novo senso ampliado de seu lugar no sistema global".[78]

PRÁTICAS CARTOGRÁFICAS EM MEIO À EXPLOSÃO DO CAMPO

É por conta dessa inflexão nas leituras dos mapas que consideramos a valorização de uma maior conscientização a partir deles, sendo necessário compreendê-los em meio às relações de poder. Este caminho vem sendo aquele pelo qual muitas manifestações estéticas têm se guiado nas últimas décadas, o que nos faz circunscrever outras possibilidades para o campo do urbanismo. Muitas dessas cartografias têm o objetivo de:

> (...) atuar por meio da visibilização de aspectos não considerados na lógica comum e da experimentação de linguagens, em articulações não usuais entre forma e conteúdo, produzindo "outras" espacializações de também "outras" informações.[79]

Pensando a cartografia como prática, investigamos sua incidência estética a partir de precedências. Para configurar tal campo, Sperling propõe três categorias: "arquivos visuais", "gráficos-diagramas" e "trajetórias-narrativas".[80]

Arquivos visuais

A categoria *arquivos visuais*, trata a respeito de práticas cartográficas em que artistas:

> (...) documentam, coletam informações e as analisam, discriminam e organizam, utilizando procedimentos

76 Jameson, 1991. Nesta obra, reconfigura-se o papel de Lynch como singular para a noção de estética do mapeamento cognitivo, principalmente, a partir das técnicas desenvolvidas em *The image of the city* (1961), em que aposta numa possibilidade de os sujeitos dotarem de conhecimento sobre os locais a partir do posicionamento no espaço. Isto é abordado com mais afinco no capítulo dois.

77 Habermas, 2012; Horkheimer, 1990; Lukács, 2003; Laclau; Mouffe, 1984; Jay, 1984.

78 Cf.: Jameson, 1991, p. 53, apud Sperling, 2017, p. 81.

79 Cf.: Sperling, 2017, p. 86.

80 Esta investigação busca dar prosseguimento às proposições de Sperling (2017), a fim de circunscrever um campo para práticas estéticas que relacionem mapas e deslocamentos.

de aproximação, associação e montagem, e operando pela extração de qualidades em quantidades.[81]

Nela, observamos a característica de se tensionarem certas totalidades e homogeneidades, a partir da constatação de volumes e cortes, ou mais propriamente, algo próximo ao que Fredric Jameson propôs como as "totalidades"[82] contingenciais e contextuais.

Nesse rol, destacamos a publicação literária *Tentativa de esgotamento de um local parisiense* (Fig. 13.01), do escritor Georges Perec. Diferente de descrever o que acontece entre os dias 17 e 20 de outubro de 1974, na Praça Saint-Sulpice, em Paris, Perec propõe observar "o que acontece quando nada acontece, a não ser o tempo, as pessoas, os carros e as nuvens".[83] A visualidade aqui aparece não no que se enxerga como forma, mas como imaginação: uma figura-fundo, em que se exibe o que não está visto em um primeiro plano. Para isso, o leitor precisa conectar pontos, o que torna a escrita de Perec cartográfica. A obra se contrapõe às grandes mudanças pelas quais a cidade de Paris passava, no início de um processo de desindustrialização e transformação cultural. Na profícua década de 1970, Georges Perec, junto a outros dois intelectuais – Jean Duvignaud e Paul Virilio – montam o grupo *Cause Commune*, com objetivo de entender a vida cotidiana, numa antropologia do banal e corriqueiro, sintetizada na sua fala: "descreva a sua rua. Descreva outra. Compare-as".[84]



Fig. 13.01. Capa de *Tentativa de esgotamento de um local parisiense* (2016 [1974]). Autor: Georges Perec.
Fonte: Reprodução.

Também, nesta categoria, duas outras obras se destacam e, neste espaço, são associadas pela impressionante semelhança: a japonesa *Ginza Haccho* (1954), com fotografias de Yoshihazu Suzuki e organização de Shohachi Kimura, que retrata os lados de uma via do distrito de Ginza, em Tóquio

81 Cf.: Idem, pp. 88-89.
82 Jameson, 1991.
83 Cf.: Perec, 2016 [1974], p. 11.
84 Cf.: Perec, 1989, p. 12 apud Speranzini, 2016, p. 381.

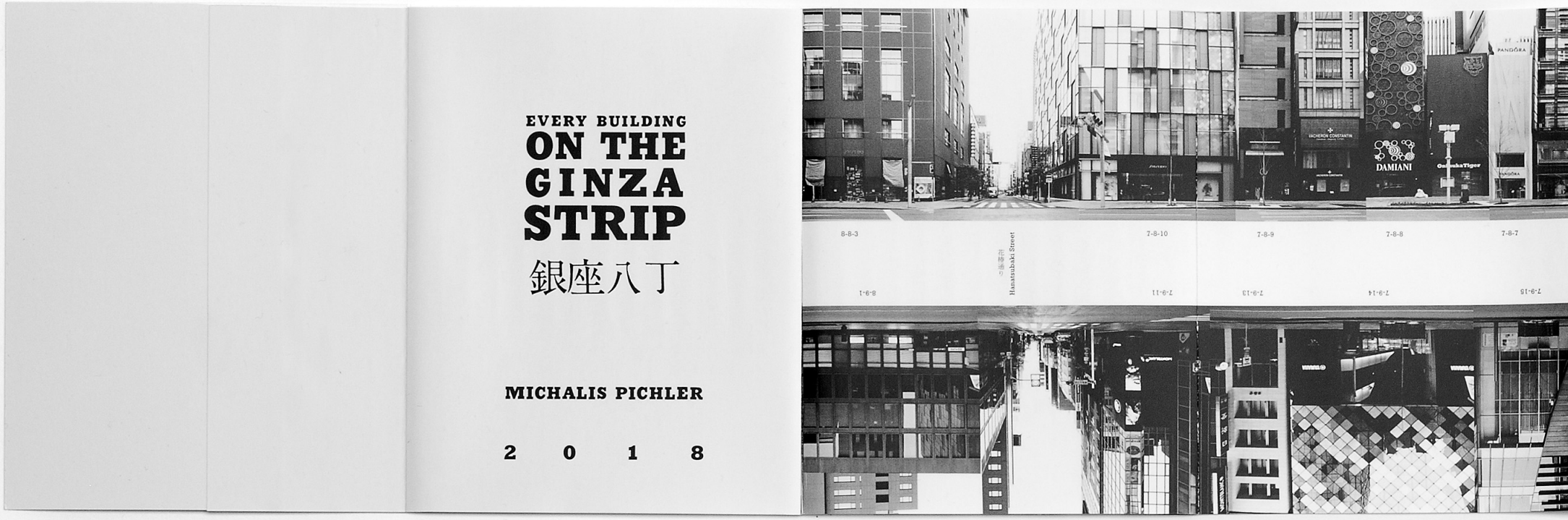


Fig. 13.02. *Guinza Haccho* (1954).
Autoesr: Shohachi Kimura; Yoshikazu Suzuki. Fonte: Buy Pichler (website). Reprodução.

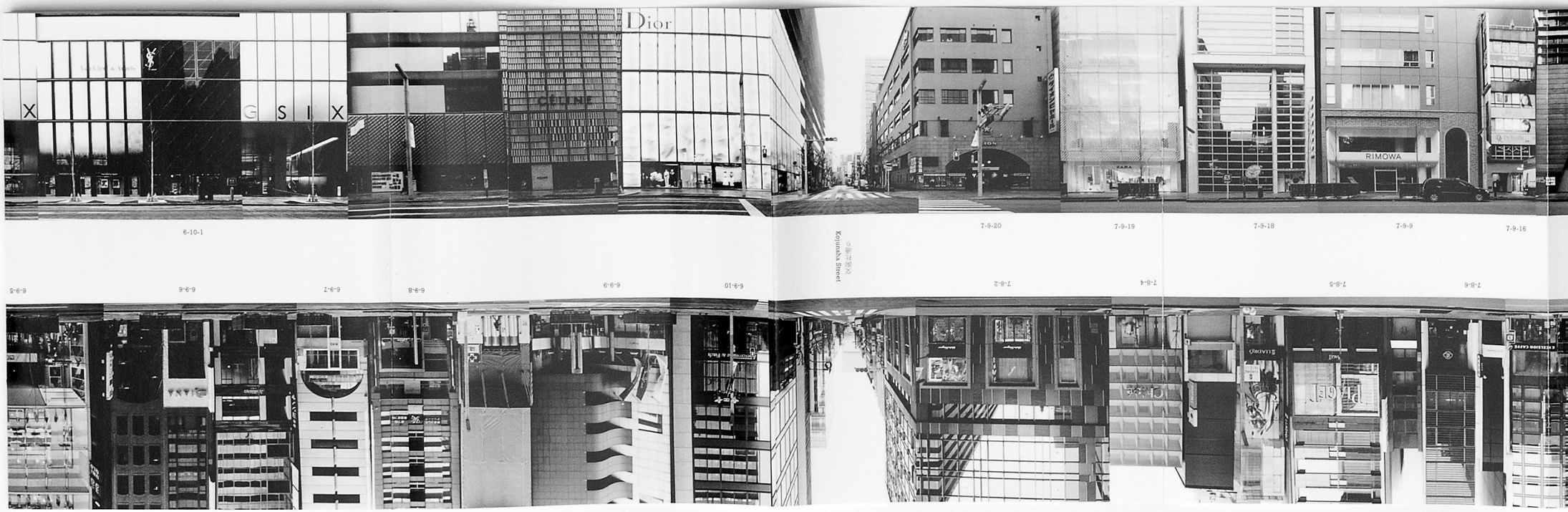
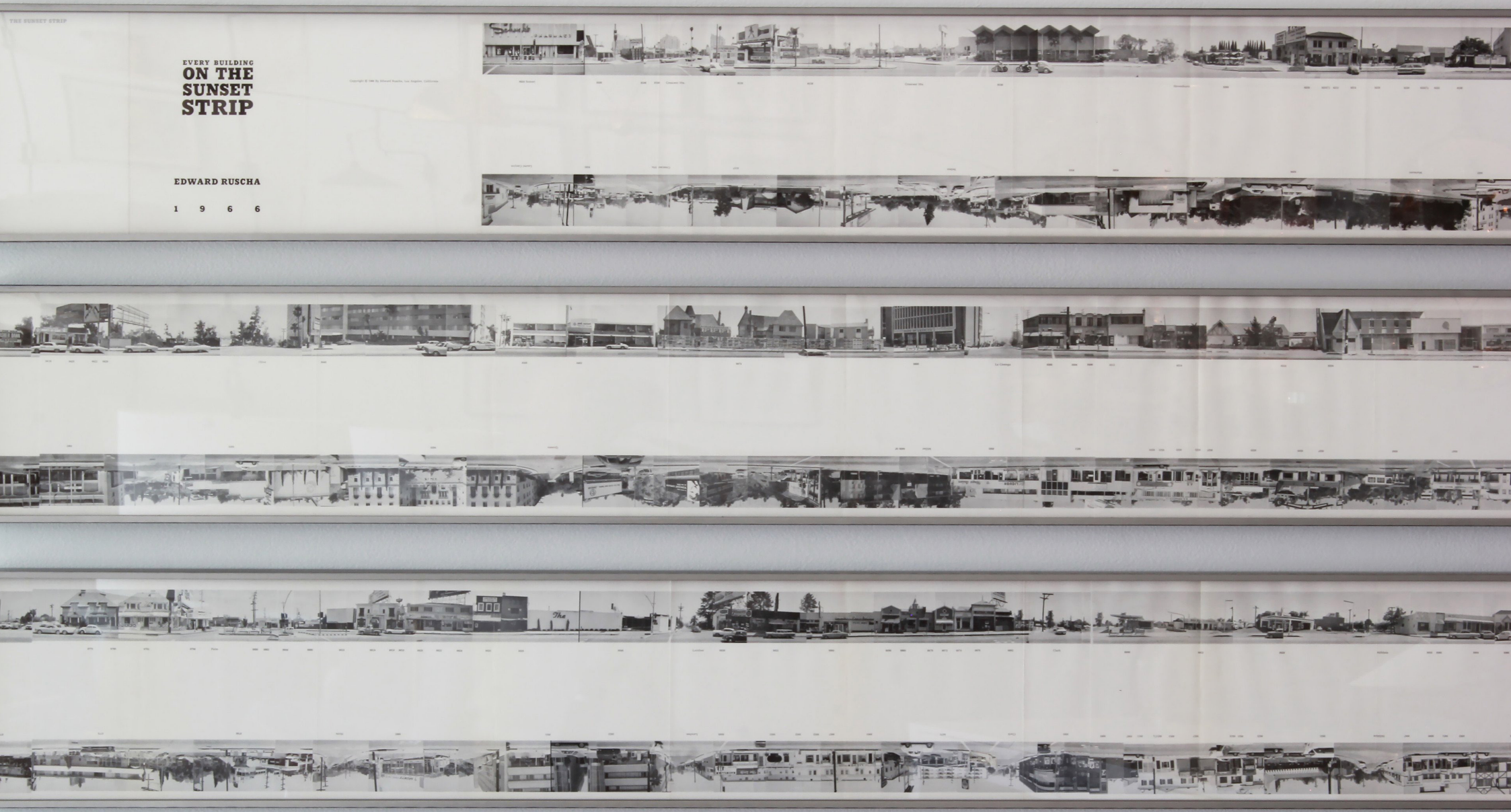

Dior
RIMOWA
6-10-1
6-9-10
6-9-9
6-9-8
6-9-7
6-9-6
6-9-5
7-8-2
7-8-4
7-8-5
7-8-6
7-9-20
7-9-19
7-9-18
7-9-9
7-9-16
Kojunsha Street
公順社通り



Fig. 13.03. *Every building on Sunset Strip* (1966).
Autor: Edward Ruscha. Fonte: Classic Catalogue / Photographic Books Collection of the University of St Andrews. Reprodução.


THE SUNSET STRIP
EVERY BUILDING
ON THE
SUNSET
STRIP
EDWARD RUSCHA
1 9 6 6

(Fig. 13.02); e *Every building on Sunset Strip* (1966), do artista e fotógrafo Edward Ruscha (Fig. 13.03).

De cima de um automóvel, Edward Ruscha, ligado ao movimento da arte conceitual, acopla uma câmera fotográfica no capô e capta os dois lados da Sunset Strip, em Los Angeles. Ambas traduzem as experiências em livros sanfonados.

Não há indícios da inspiração da obra de Ruscha, a mais famosa das duas, mesmo realizada doze anos depois de Kimura, mas a semelhança dos projetos é inegável. No contexto das transformações a partir da velocidade das estradas, Ruscha é conhecido por uma trajetória de registros visuais de paisagens industriais. Em ambas as obras, os artistas vão além do que veem na paisagem e são as narrativas das experiências materializadas nos livros que chamam a atenção. A proposta cartográfica parte de uma justaposição da vista superior longitudinal, com o eixo em branco dos lados da estrada, tanto em Sunset Strip quanto em Ginza.

Ainda nessa categoria, apontamos a obra *Shapolsky et al. Manhattan Real Estate Holdings, a Real-Time System, as of May 1, 1971* (1971), de Hans Haacke. Nela, expõem-se 142 imóveis de habitação de baixa renda no distrito de Manhattan, e, utilizando de diferentes formas representacionais, interliga-as desde características edílicas aos dados recolhidos em suas documentações.

O artista tece relações entre propriedades que, apesar de registradas "em nome de mais de 17 corporações distintas",[85] revelam-se todas pertencentes à família nova-iorquina Shapolsky, escondidas por meio de corporações "[...] que hipotecavam e vendiam constantemente os edifícios entre si como forma de diminuir os impostos e aumentar as taxas de lucro",[86] controlando o preço dos aluguéis na região. Nesse processo investigativo, Haacke mapeia e correlaciona o tecido urbano a práticas de controle imobiliário estabelecida pela família Shapolsky, indicando pontos de influência e manchas que



85 Cf.: Solfa, 2010, p. 21.



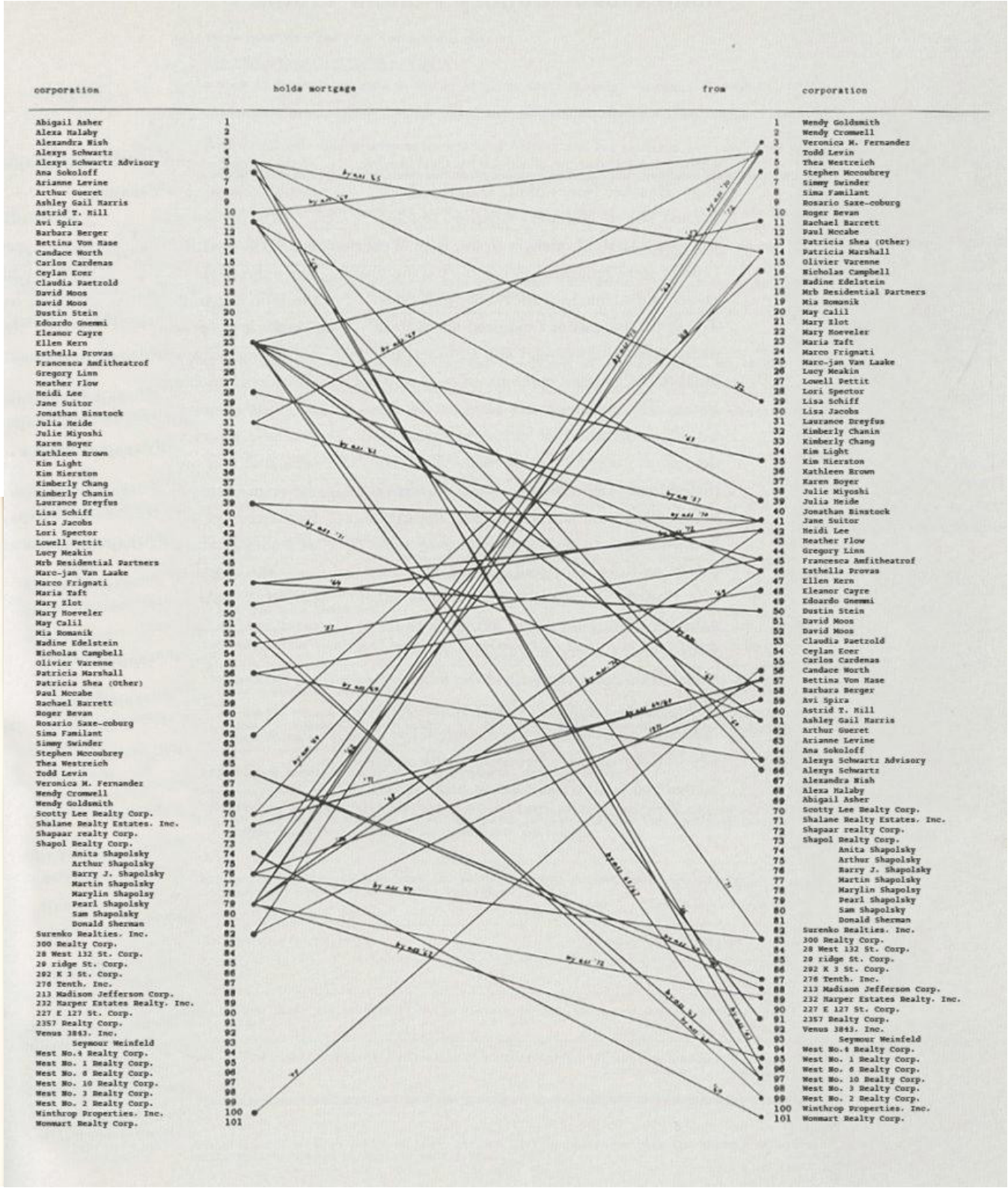


Fig. 13.04. *Shapolsky et al. Manhattan Real Estate Holdings, a Real-Time System, as of May 1, 1971* (1971). Hans Haacke. Fonte: Whitney Museum of American Art. (website). Reprodução.

se sobrepõem e se aglutinam, demonstrando geograficamente a intensidade da influência das corporações (Fig. 13.04).

Outra obra mais recente que também se encaixa nessa categoria é a publicação fotográfica *Tokyo Compression Final Cut* (2011) (Fig. 13.05), série fotográfica realizada por Michael Wolf durante trinta dias na linha de metrô "*Odakyu*", de Tóquio. Conhecida por possuir uma circulação de milhões de pessoas diariamente durante o horário de pico, Wolf se aproveita do instante de fechamento das portas dos vagões, aproxima-se dos vidros e saca imagens muito próximas ao rosto das pessoas.

Há escolha pelo enquadramento vertical (retrato), não só pela captura da expressão corporal dos passageiros, mas também como contraponto à predominância horizontal de uma estrutura de transporte como o metrô. Há, portanto, uma cartografia entre dois eixos de velocidade – o corpo-metrô horizontal em movimento e o corpo-passageiro vertical estático – e a passagem de tempo. Ao incorporar, em alguma medida, o movimento, esta proposta acaba por também investir na atual forma de comunicação visual, marcada pela verticalização das imagens produzidas por telas, proporcionando uma leitura mais evidente sobre este tempo.

Gráficos-diagramas

A segunda categoria, *gráficos-diagramas*, apresenta

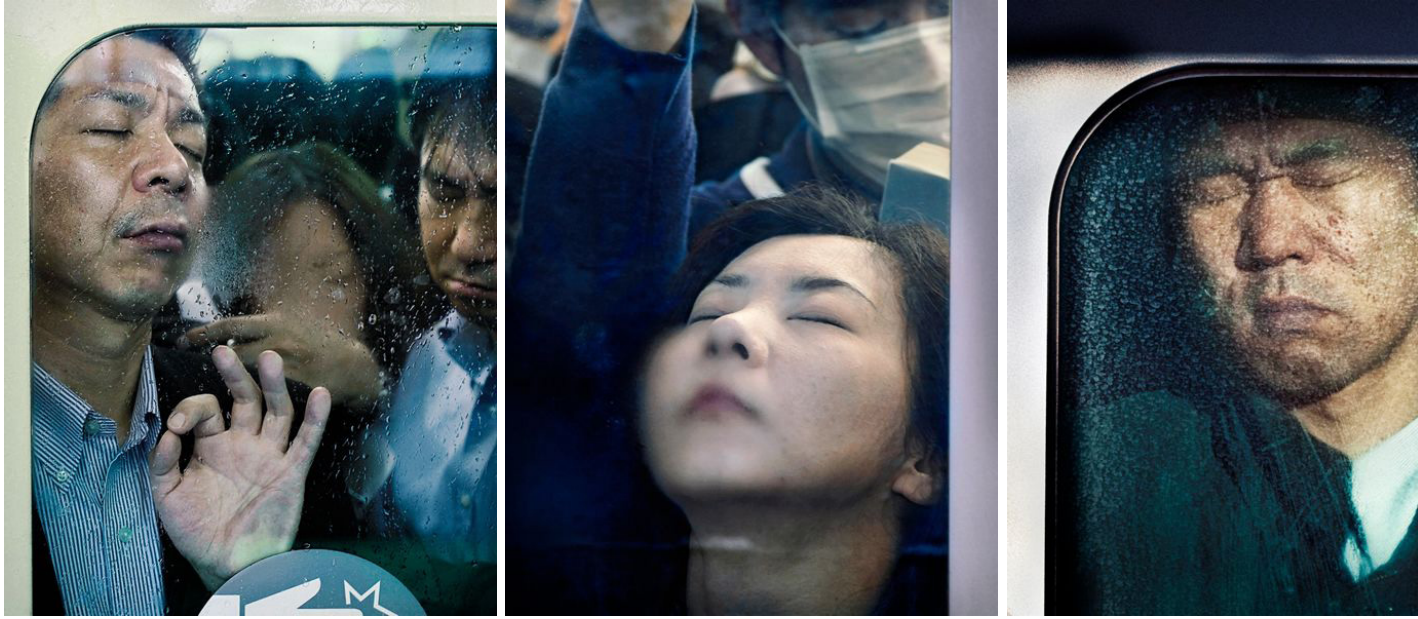


Fig. 13.05. *Tokyo Compression Final Cut* (2011). Autor: Michael Wolf. Fonte: Michael Wolf. (website). Reprodução.

práticas "que desenham similitudes com o visível por meio de linhas abstratas ou contornos semelhantes",[87] traçando apontamentos de relações de poder e jogos de força, em especial, em contextos geopolíticos.[88] Elas demonstram uma intenção estético-política de enfrentamento pela cartografia, a partir das "contracartografias" (*counter cartographies*),[89] que visam a reposicionar o cartógrafo no mundo, inspiradas pelo conceito de "contracondutas", que:

> (...) são movimentos que têm como objetivo outra conduta, isto é: querem ser conduzidos de outro modo, por outros condutores e por outros pastores, para outros objetivos e para outras formas de salvação, por meio de outros

86 Cf.: Idem.

87 Para uma sólida leitura de grupos que serão mencionados nesta categoria, recomendamos a importante tese de doutorado em história social, de André Mesquita, que a realiza a partir de uma perspectiva crítica e ativista (Mesquita, 2013).

88 Numa breve síntese, indicamos haver outras manifestações que podem auxiliar na leitura do campo cartográfico, mais voltadas aos ativismos urbanos, não necessariamente ligados a deslocamentos. Para isso, recomendamos os trabalhos de experiências latino-americanas, como os dos coletivos Democracia Global; M7Red; o da rede de coletivos Conceptualismos del Sur; o do coletivo La Fabrika de Toda La Vida; o do Taller Internacional de Creación Cartográfica; e o das cartografias a partir de olhares periféricos, como o do FASE, que realiza cartografias coletivas; os realizadas pelo pesquisador membro do Labcidade da FAU-USP, Aluizio Marino, que dizem respeito à cultura e periferias, em São Paulo, como a Cartografia Cultural do bairro São Mateus; o artigo *Cartografias Insurgentes*, de Fransérgio Goulart, que narra especulações coletivas sobre sujeitos comuns que fabricam suas próprias cartografias; o *Guia de Ruas da Maré*; e de outros grupos mais heterogêneos, como o do Orangotango e suas cartografias críticas coletivas; o das variadas publicações do coletivo Invisíveis Produções; e o trabalho do coletivo Onomatopee e, dentre suas variadas cartografias, como os *Diagrams of power*. As páginas consultadas sobre os trabalhos estão nas referências desta tese.

89 Holmes, 2006.



> procedimentos e outros métodos. São movimentos que também procuram, eventualmente em todo o caso, escapar da conduta dos outros, que procuram definir para cada um a maneira de se conduzir.[90]

Para este, as relações de saber-poder tecidas pelas mais distintas técnicas e dispositivos sempre são condicionadas aos sujeitos aceitarem ou produzirem "recusas deliberadamente adesnormalizadas da razão do Estado",[91] a tendo como característica serem "elaboradas com as próprias ferramentas que consolidam a sociedade de controle".[92] Tal reflexão incide sobre uma prática notoriamente marcada por distintos trabalhos do artista Mark Lombardi (1951-2000).

Nestas cartografias globais,[93] Lombardi conectou as maiores corporações financeiras do mundo à geopolítica internacional, revelando escusas e complexas relações entre elas, tornando visível o que era invisível sobre um plano de significados possíveis, inserindo seu pensamento crítico nele. Muitos desses desenhos relacionam conspirações e jogos de poder: como os procedimentos internos do Banco do Vaticano, relacionando seus diretores à máfia e ao transporte ilegal de armas de fogo. Em outro trabalho, realiza ligações no Iraque que, em 1980, teve seu armamento adquirido junto aos níveis mais altos dos governos americano, britânico, e ao maior banco da Itália. Outro ainda relaciona outro banco estadunidense como meio para várias

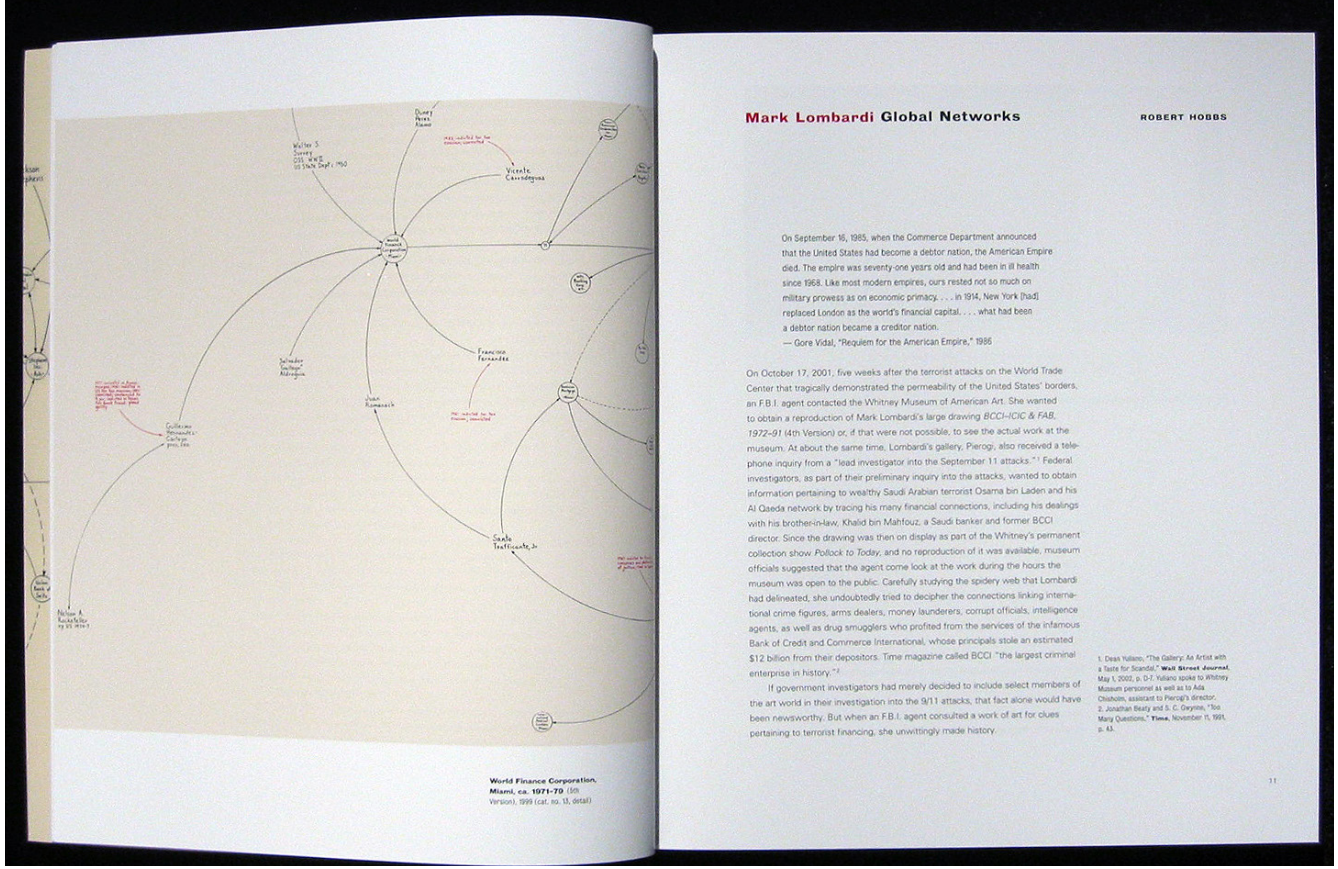


Fig. 13.06. *Global Networks* (2003). Autor: Mark Lombardi. Fonte: Bethany Johns. (website). Reprodução.

90 Cf.: Foucault, 2008, pp. 256-257.
91 Idem.
92 Ibidem.
93 Editorados por Independent Curators International, em *Global Networks* (Hobbs, 2003).

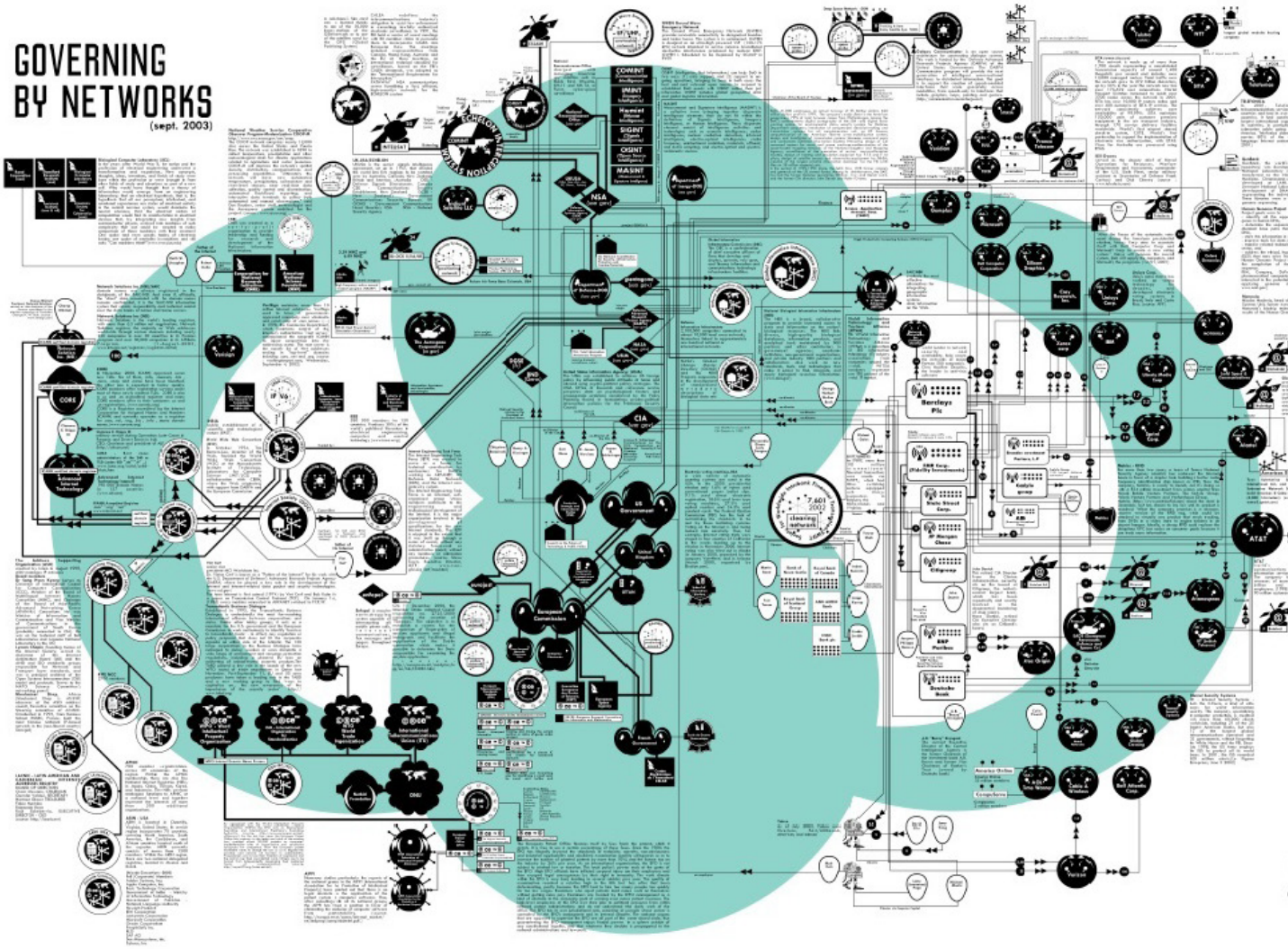
operações ilegais, como lavagem de dinheiro com drogas, contribuição à operação "Irã-Contra" (1987) e apoio a combatentes afegãos (Fig. 13.06).

Já o coletivo francês Bureau d'Études, especialmente, em *Atlas of Agendas* (2015), expõe escusas relações de poder de maneira bastante evidente. Fundado em 1992 pelos artistas franceses Léonore Bonaccini e Xavier Fourt, o coletivo surge, no cenário da virada cartográfica desse período, como importante grupo de proposições gráficas críticas de sistemas políticos, sociais e econômicos de todo mundo.

Numa tradução literal, o nome do grupo pode ser entendido como "empresa de consultoria", algo genérico que "denota uma consultoria de experts analisando dados, situações e constituição de organizações, mas é também um nome comum e facilmente encontrado em diversos setores trabalhistas".[94] Suas análises visuais apontam para problemas do capitalismo financeiro e transnacional, para isso, produzem-se grandes diagramas, esquemas, mapas e imagens, que, no geral, apresentam articulações possíveis entre sistemas estratégicos de governo e sua forma de manutenção e perpetuação do poder (Fig. 13.07).

Outro coletivo que também faz parte dessa categoria é o estadunidense Counter-Cartographie Collective (3C), que realiza mapas e esquemas de lutas identitárias, políticas, sociais e ambientais, como observado no mapeamento *Counter/mapping*

Fig. 13.07. *Governing by networks - Atlas of Agendas* (2014).
Autor/Fonte: Bureau d'Études (website). Reprodução.



94 Cf.: Mesquita, 2014, p. 184.

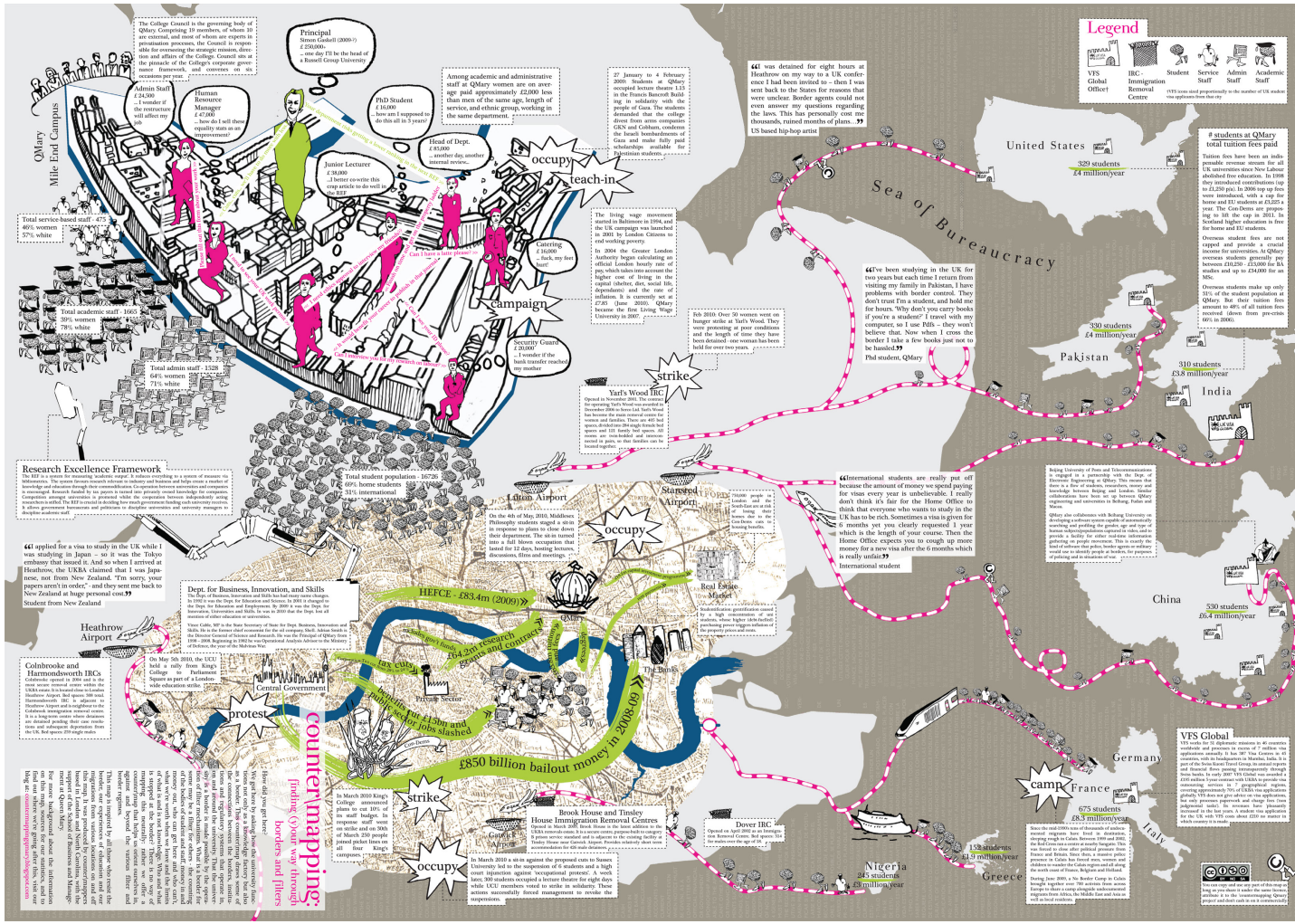


Fig. 13.08. *Countermapping Queen Mary Project, Counter\mapping QMary: finding your way through borders and filters.* (2010). Autor/Fonte: CounterCartography Collective - 3C (website). Reprodução.

Queen Mary (2010). De acordo com o coletivo, há a estruturação de um pensamento coletivo gráfica e teoricamente que indica a reflexão sobre mapas e contra-mapas, precariedade, migração, assistência, ativismo etc. (Fig. 13.08).

Indicamos ainda, nessa categoria, o coletivo argentino Iconoclasistas, especialmente, a partir do observado em *Manual de Mapeo Colectivo* (2013), com o qual estruturam mapas provisórios em análises simultâneas ao processo de feitura, engajando a participação de outros sujeitos na construção de "um processo de criação que subverte o lugar de enunciação para desafiar os relatos dominantes sobre os territórios, a partir dos saberes e experiências cotidianas dos participantes".[95] Isto acontece por meio das oficinas por eles facilitadas, os *talleres de mapeo*, realizando cartografias a muitas mãos.

Num ativismo comunitário, a dupla argentina Julia Risler e Pablo Aires, os Iconoclasistas, tem produzido uma série de oficinas (*talleres*) com a proposta do *mapeo colectivo* (Fig. 13.09). Nelas, aproximam-se de determinado contexto e, como facilitadores, questionam acerca do território em que se vive e os modos de controle neles predominantes. Para os Iconoclasistas, os participantes devem observar a importância de se realizar uma cartografia visual contra hegemônica. Nesse contexto, o processo se desenvolve com mapas em escalas de tamanhos grandes, produzindo outras narrativas sobre os



Fig. 13.09. *Manual de Mapeo Collectivo.* (2014). Autor/Fonte: Iconoclasistas (website). Reprodução.

95 Cf.: Risler; Ares, 2013, p. 2.

territórios.

Trajetórias-narrativas

A última categoria proposta, as "trajetórias-narrativas", auxilia-nos mais propriamente no arranjo desta pesquisa, pois lida mais diretamente com a cartografia articulada ao movimento, ao incidir quando há "o corpo do cartógrafo implicado e em deslocamento pelo espaço".[96] Incluem-se nela os artistas-viajantes que surgiram no bojo de transformações urbanas ocidentais, por fluxos ou contra-fluxos, a partir de manifestações de fins do século XIX e ao longo do XX. Embora campos literários e artísticos aqui se misturem, Sperling aponta personagens e práticas ligadas, em maior ou menor grau, a movimentos vanguardistas do início do século XX, seja em alusão ou em meio a eles. Um deles é o famoso personagem presente na literatura de Charles Baudelaire, o *flâneur*,[97] com suas deambulações em meio às transformações urbanas por que passou Paris na segunda metade do século XIX. Além do *flâneur*, outros praticantes de deslocamentos são os dadaístas, que se inserem em meio a experimentações corporais e literárias, no início do século XX, e os situacionistas, entre os anos 1950 e 1960, como uma fusão de alguns movimentos de distintas tendências vanguardistas daquele contexto, como a Internacional Letrista, o Movimento Internacional Para Uma Bauhaus Imaginista e a Associação Psicogeográfica de Londres. Este grupo, principalmente, a partir das "derivas", técnica do andar sem propósito, visou a enfrentar poeticamente o ideário moderno das cidades, fruto do predomínio disciplinar do urbanismo. É importante de se apontar que os situacionistas produzem uma crítica no campo de produção de mapas e compreensão da cidade, pelo conceito-técnica da *psicogeografia* (Fig. 13.10).

96 Cf.: Sperling, 2017, p. 87.

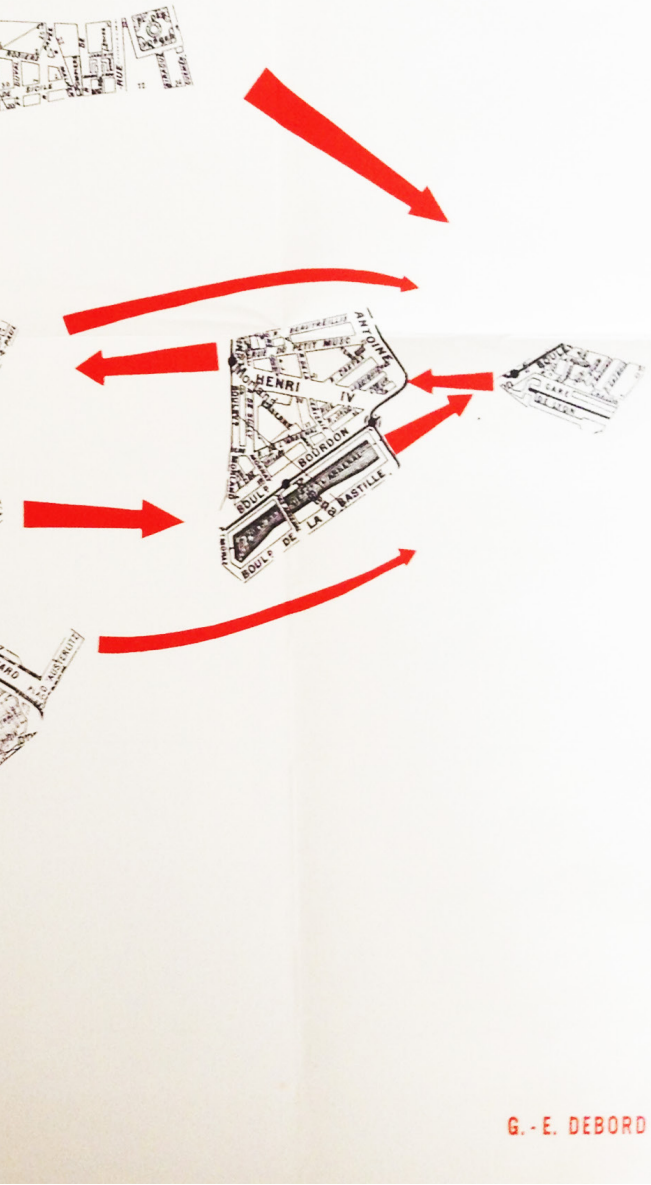
97 Sua conhecida exaltação se deu, principalmente, pela leitura de Benjamin (1987), que o configurou como central na compreensão da experiência urbana moderna, como "matéria da tradição, tanto na vida privada quanto na coletiva". Cf.: Benjamin, 1987, p. 103.

A categoria dos caminhantes, ou "errantes urbanos", constitui-se a partir de uma "experiência errática", incidindo sobre uma "possibilidade de experiência urbana, uma possibilidade de crítica, resistência ou insurgência contra a ideia de empobrecimento, perda ou destruição da experiência a partir da modernidade".[98]

98 Cf.: Jacques, 2012, p. 14.

Fig. 13.10. *Naked City.* (1957). Autor: Guy Debord. Fonte: Situationiste Blog. Reprodução.





Ainda acerca de aspectos literários, em que se retiram volumes impensáveis dos deslocamentos cotidianos, recordamo-nos da trajetória do escritor argentino Julio Cortázar.[99] Escritor de contos e prosas, em 1982, ao lado de sua esposa, Carol Dunlop, produz outro tipo de literatura, mais próxima a uma leitura cotidiana, porém, não menos poética. Tratamos aqui, especificamente, de *Los autonautas de la cosmopista: o un viaje atemporal París-Marsella*, uma narrativa sensível sobre um deslocamento numa via expressa. Em termos formais, na versão portuguesa, o livro é maior em largura do que em altura, o que nos remete à estrutura de um deslocamento viário, pois a intenção dos autores era documentar poeticamente a viagem na Autoestrada do Sul, que liga a capital francesa à Marselha (Fig. 13.11).



Fig. 13.11. *Los Autonautas de La Cosmopista.* (1982). Autor/Fonte: Julio Cortázar e Carol Dunlop. Reprodução.

99 O realismo fantástico – que também possui outras nomenclaturas como "mágico" ou "maravilhoso" – é uma categoria literária com especificidades latino-americanas, que insere itens ou acontecimentos absurdos em meio ao cotidiano. Além de Julio Cortázar, há outros autores expoentes e com grande protagonismo ao redor do mundo, principalmente, José Luis Borges e Gabriel García Marquez.

A proposta original era passar algumas horas na Autoestrada do Sul, narrando permanências possíveis numa estrutura viária, já que a estrada é conhecida por possuir, ao longo de seu trajeto, muitos estacionamentos (*parkings*). Entretanto, ao assumirem as duas regras de não saírem nunca da estrada e pararem somente nos estacionamentos, a viagem entre Paris e Marselha, abordo de uma Kombi, acabou durando 33 dias, ludibriando a lógica veloz predominante, proporcionando uma experiência poética sobre os deslocamentos.

Observamos também a obra *O Aracniano*,[100] do educador e escritor Fernand Deligny. Ao longo de sua trajetória, Deligny propôs uma forma de cartografar como emaranhados de teias, e, durante boa parte das suas investigações, apostou num projeto pedagógico singular, em que conviviam coletivamente no mesmo espaço rural, crianças autistas, suas famílias e educadores: o *aracniano*, exposto em obra homônima (Fig. 13.12).

Cada parte desses espaços se configurava como linha de uma teia de aranha, e que, como uma rede, investigava os modos de agir dos autistas nos locais, e os educadores – seja como técnica, seja como forma de sustentar o acompanhamento diário deles – mapearam, em croquis, entre 1976 e 1977,[101] os percursos diários das crianças, que mostravam suas experiências errantes, segundo palavras do próprio autor, pois não tinham propriamente uma meta nos modos de se deslocar pelos espaços, mas como se o



Fig. 13.12. *O Aracniano.* (2015). Autor/Fonte: Fernand Deligny. Reprodução.

100 Deligny, 2015.

101 Os croquis originais de *O Aracniano* foram compilados na exposição *Acampamento Provisório I* (2015), no Itaú Cultural, que continha também outras obras, inspiradas na de Fernand Deligny.

próprio ato de se deslocar fosse o objetivo.

Apontamos ainda artistas que propõem o deslocamento cartográfico em práticas e trajetórias, como Cildo Meireles e as obras relacionadas aos movimentos, em especial, *Cordões / 30km de linhas estendidos* (1969) (Fig. 13.13), que apresenta possibilidades de sínteses cartográficas, a partir da criação visual de um emaranhado de linhas justapostas a um mapa da estrada Rio-Santos. Conhecido por suas investidas geoespaciais, em 1969, o artista caminhou por uma estrada de terra que viria a se tornar a Rio-Santos, à época, em fase de execução, em trecho do litoral sul do Rio de Janeiro. O amontoado de linhas o acompanhou e a operação em conjunto – novelo, mapa e maleta de viagem – configura outra dimensão cartográfica, sendo incorporado o movimento da viagem, pois, com o novelo desenrolado, a trajetória ganha protagonismo.

Já no cenário da *Land Art*, Richard Long surge como mais um artista que incorpora a narrativa de sua trajetória, a se utilizar do espaço físico e de linhas em diversas obras, como em *Sahara Line* (1988) (Fig. 13.14). Long apresenta o ato de caminhar como gestualidade de criação, em especial, no período das obras conceituais, em fins dos anos 1960. Como crítica direta à pintura, o ato de caminhar não possui uma expressão claramente "criadora", e igualmente banal, por outro lado, a linha criada pela caminhada é a própria cartografia, ou seja,



Fig. 13.13. *Cordões - 30km de linhas estendidos* (1969). Autor: Cildo Meireles. Fonte: Itaú Cultural (website).

uma criação singular.

Lembramos ainda a articulação próxima a isso que Francis Alÿs, outro artista-viajante, realiza em suas intervenções artístico-geográficas, e também políticas, como em *The Green Line* (2004), um vídeo-arte em que caminha deixando escorrer uma lata de tinta verde aberta ao longo da fronteira de Jerusalém (também conhecida como "Linha Verde"), definida em mapa pelo então ministro da Defesa, Moshe Dayan, no final da guerra entre Israel e a Jordânia,

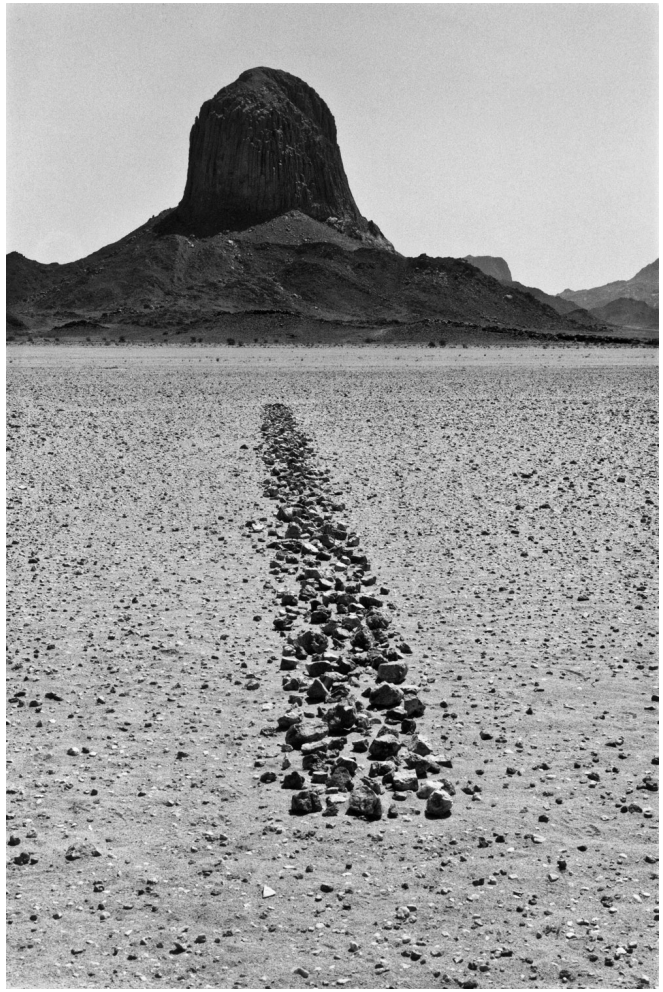


Fig. 13.14. *Sahara Line* (1988). Autor: Richard Long. Fonte: Tate Museum (website).

em 1948 (Fig. 13.15).

Também a partir da caminhada e de outras narrativas, o coletivo italiano *Stalker*,[102] liderado por Francesco Careri, desde meados dos anos 1990, vem penetrando vazios urbanos que evidenciam as transformações pelas quais as cidades passam em função da lógica do capital (Fig.13.16).

A partir de caminhadas, em suas experiências teórico-práticas, o *Stalker* reinterpreta espaços fechados, como enclaves, em práticas de deriva (inspirada nos situacionistas), que os configuram como ilhas de um arquipélago. A ideia de deriva, logo, se torna mais evidente, já que a caminhada vira uma prática em meio à imensidão das cidades.



Fig. 13.15. *The Green Line* (2004). Autor: Francis Alÿs. Fonte: AntiAtlas (website). Reprodução.

102 Algumas obras dos pesquisadores podem ser encontradas em Stalker Lab (stalkerlab.net) e no Osservatorio Nomade (osservatorionomade.net). Acessos em 15/08/2020. O trabalho escrito de Careri também é bastante profícuo, principalmente, a partir das obras *Walkscapes* (Careri, 2002) e *Caminhar e parar* (Careri, 2017).



Fig. 13.16. *Caminhadas por Roma*. Autor: Stalker. Fonte: Jacques, 2013.

Por fim, indicamos a obra *Atlas Ambulante* (2011), que, segundo apresentado no seu prólogo, propõe a fusão da "estratégia do retrato com a cartografia".[103] Os artistas cartografam as formas de circulação dos trabalhadores informais para participarem do projeto, tornando-os protagonistas e autores, conforme indicado na capa da obra. Além desta dimensão coletiva presente na obra, tal qual as outras obras citadas, trata-se de uma proposta de inversão das formas de ver o mundo, explicitada na introdução a partir de uma aproximação a distintos autores, artistas e intelectuais que realizaram operações cartográficas contra-hegemônicas.

Ao adentrarmos nos capítulos da obra, observamos as fotografias elaboradas pelos próprios ambulantes, que, amparados pelos mapas, constroem suas rotinas e a forma pela qual transitam pelos seus espaços de convivência. A obra foca em mostrar a dimensão do cotidiano e da banalidade, bem como as formas com as quais os ambulantes sobrevivem às franjas do capital, em seus percursos diários a pé pelos locais em que circulam diariamente, por sua vez, apresentados no mapa.

103 Cf.: Marquez; Cançado, 2011, p. 25.

Há o esforço ainda em incorporar outras camadas que fazem parte da vida desses sujeitos, como desenhos técnicos e perspectivas de seus objetos de trabalho; fotografias dos itens que vendem; e partituras realizadas para trazer à obra também o caráter sonoro, o que confere à obra um contorno bastante específico, já que essa exploração é menos usual no contexto das cartografias (Fig. 13.17).

Esses modos de fazer tais cartografias se articulam aos embates estratégicos; como já exposto, ao tratarmos disso no campo do urbanismo, destacamos uma bifurcação epistemológica na leitura de mapas e cartografias: a dos vieses "tático" e "estratégico", que propomos ler como técnicas de poder. Isto não descarta a convocação ético-tática à produção cartográfica proposta pelos autores dos campos sociais e artísticos.

Por meio das práticas cartográficas apresentadas por Sperling,[104] entendemos a necessidade de construção da noção central da tese, que intenta questionar o campo da estratégia, incorporando criticamente tecnologias cartográficas, em procedimentos *contracartográficos*,[105] na leitura de *deslocamentos*, nomeada *mapas-movimentos*, explanada a seguir.

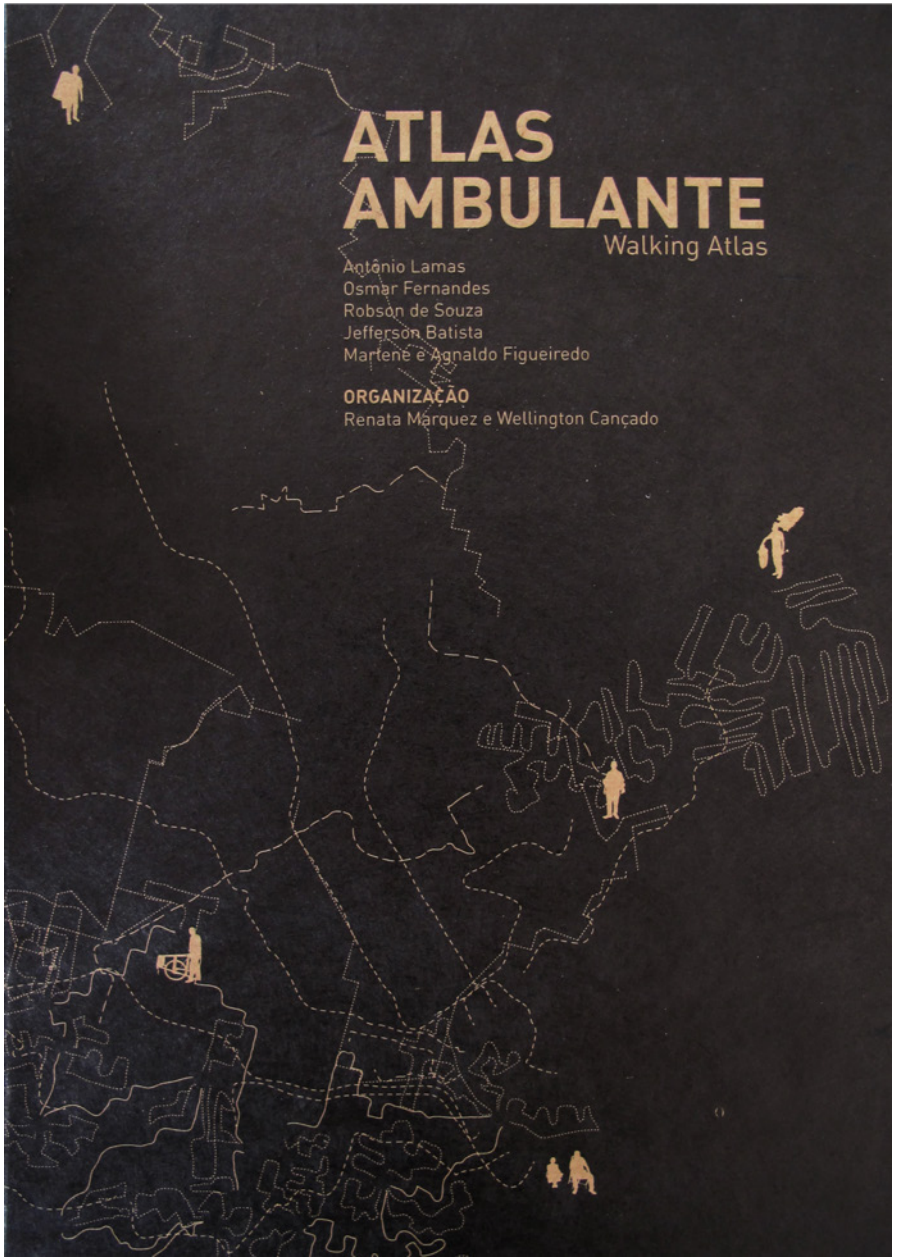


Fig. 13.17. *Atlas Ambulante,* 2013. Autor: Marquez; Cançado (orgs.). Fonte: Itaú Cultural. Reprodução

104 Sperling, 2017.
105 Holmes, 2006.

A NECESSIDADE DE CONSTRUÇÃO DOS *MAPAS-MOVIMENTOS*[106]

Mapas-movimentos é a noção que configura as experimentações metodológicas desta pesquisa, e é circunscrita no universo de narrativas urbanas de arquitetura e urbanismo, cuja característica principal é se esquivar de lógicas disciplinares do campo e conter um léxico de práticas articuladas a uma tradição, no que diz respeito à compreensão sobre deslocamentos.[107]

Entendemos *deslocamentos*, objeto desta pesquisa, por uma noção que ultrapassa a dimensão físico-material, e que se expande à imaterialidade. Para avançarmos nesta passagem, precisamos resgatar a etimologia da palavra de origem latina, que indica *deslocar* como "estar fora do lugar", ou "colocar-se fora" (*des*, fora; *locare*, colocar; *locus*, lugar), sendo uma paradoxal existência, pois a mesma (não) está em posição alguma. Já a posição das narrativas urbanas, na arquitetura e urbanismo, durante boa parte da história ocidental, foi a de compreender espaços mais pelas relações entre forma e função, e menos por usos, apropriações e movimentos. Isto vinculou o campo, por muito tempo, ao que é da ordem de permanências, e menos de deslocamentos.

A circunscrição dos *mapas-movimentos* ocorre em práticas estéticas provenientes de outros campos – como em "trajetórias-narrativas" –, tendo como característica principal a emergência de um narrador dotado de intenções e visões de mundo. Todavia, necessariamente, ele tem consciência acerca de cartografias hegemônicas e visa a questioná-las diretamente, a partir do próprio sistema cartográfico. Somado a isso, sua compreensão sobre o território urbano também se dá a partir de experiências de deslocamentos, que podem acontecer por meio de flanâncias, deambulações e derivas pelo construído, configurando-se em *errâncias*.[108]

> Os errantes são, então, aqueles que realizam errâncias urbanas, experiências urbanas específicas, a experiência errática das cidades. A experiência errática afirma-se como possibilidade de experiência urbana, uma possibilidade de crítica, resistência ou insurgência contra a ideia do empobrecimento, perda ou destruição da experiência a partir da modernidade.

As *errâncias* são inseridas num contexto de modernização das cidades e confrontações por velocidades, ao longo dos séculos XIX e XX, a partir do incremento dos meios de transporte coletivos, aeronaves e automóveis.[109] A partir da virada geoespacial de 1980, isto ganhou novos contornos, com surgimento, sofisticação e normalização, cada vez maior, dos sistemas de geoposicionamento, georreferenciamento e geolocalização.

Nos dias atuais, notamos o problema estético-

106 Exemplos cartográficos desta noção, além de experimentações próprias, são retomados nos capítulos três e quatro desta pesquisa.

107 Narrativas da cidade a partir de uma perspectiva incorporada no território já aparecem nas obras de Camillo Sitte (1992 [1889]) e Hermann Maertens (1877 apud Moravánszky, 2012), em fins do século XIX, mas não tratando especificamente sobre deslocamentos. Posteriormente, a obra mais evidente nesse resgate é *Townscape* (Cullen, 1961), conforme vemos a partir do segundo capítulo. No caso específico de Sitte, vale a pena recordarmos sua metodologia de caminhante – numa espécie de *flâneur* (Cf.: Jacques, 2012, p. 74) – que incorporava o território em sua leitura.

108 O programa das errâncias, que envolve a construção de uma cronologia de práticas estéticas de deslocamentos em caminhadas (flanâncias, deambulações e derivas) é inventariado por Paola B. Jacques (Cf.: Jacques, 2012, p. 19).

109 Podemos tomar como exemplo dessa passagem temporal, a figura moderna do *estrangeiro*. Este sujeito experimentou, no século XIX, pela primeira vez, uma proximidade no anonimato, no contexto das grandes e velozes transformações advindas nas cidades modernas (Cf.: Simmel, 1858/1983d).

político advindo da espacialização das informações cada vez mais corriqueiro em meio a explosão de compartilhamentos de localizações e posições dos sujeitos, que apostam nessa forma-mapa como a mais verossímil e mais capaz de engendrar um território. Os deslocamentos, outrora "externos" ao mapa, hoje, são por ele incorporados, e o campo da arquitetura e urbanismo ainda se manifesta pouco crítico perante isso. Considera-se parcamente a inclusão da categoria dos deslocamentos em suas análises e leituras urbanas, embora observamos, a partir da segunda metade do século XX, obras gráficas e audiovisuais produzidas pelo campo em que emergem indícios da visada sobre os deslocamentos.

Naquele contexto, no eixo global hegemônico dos EUA e da Europa, havia vestígios de transformações das formas visuais de espacialização das informações, sob o prisma dos deslocamentos urbanos. Isto ocorreu por meio de obras do campo da arquitetura e urbanismo que articularam deslocamentos a cartografias,[110] e incorporaram experiências em territórios velozes. Configurou-se algo próximo de um "urbanismo cinematográfico",[111] apontando problemas e limitações do campo, ao abordar temas pela perspectiva dos deslocamentos urbanos.

Apostamos que essas obras possuem peculiaridades e sofisticações de seus respectivos contextos, sendo fundamental sua dissecação metodológica. Visamos a utilizá-las como ponto de partida para avançarmos em experimentações metodológicas próprias, a fim de entendermos deslocamentos contemporâneos em um momento que requer uma complexidade maior na leitura, destacando-se aspectos para atualizações e contribuições para o campo do urbanismo. Isto se deve ao fato de constatarmos, como exposto, uma inflexão na forma de compreensão de mundo, em que, até o início de 2000, justapunha-se o protagonismo do território e espaço aos deslocamentos. Entretanto, desde aquela década, a quantidade e a versatilidade das formas de deslocamentos têm superado em muito a dimensão físico-territorial de vias (rodovias, aerovias, ferrovias, etc.). Têm permitido ainda que o mapa se tornasse o novo território, o que faz ser necessária a conformação de outros deslocamentos.

Por falarmos a partir do campo disciplinar do urbanismo, portanto, da estratégia, tensionamos a predominância do olhar de um sujeito hegemônico (de gênero, raça, classe social, território proveniente, etc.), que pode fazer grandes deslocamentos por meio de cartografias urbanas. Por conta disso, objetivamos compreender *dissensos*,[112] em sistemas de evidência cartográficos, pois o estreitamento de distâncias "se transformou numa realidade estratégica, com consequências econômicas e políticas incalculáveis".[113] O que importa é o presente, por meio de tecnologias que possibilitem maiores volumes e intensidades de deslocamentos.

110 Esta ideia é desenvolvida a partir do capítulo dois.
111 Miller, 2013.
112 Rancière, 2005.
113 Cf.: Virilio, 1996, p. 123.

E, por fim, as migrações dos deslocamentos também para o *online*, faz-nos requerer outra "estética do mapeamento cognitivo",[114] que incorpore dimensões cujas cartografias pouco avançaram no urbanismo.

O avanço das tecnologias da informação deixa à mostra uma transformação nas cartografias urbanas, que nos faz reivindicar ao cartógrafo não somente novos instrumentos de mapeamento, mas, sobretudo, sua politização, destacando neles (e por meio deles) intenções e relações de poder. Se, como veremos adiante, as formas experimentadas pela arquitetura e urbanismo, no contexto entre 1960 e 1980, avançaram para além das narrativas propostas, são necessárias, também, suas atualizações. São fundamentais experimentações metodológicas de outros campos e tentativas de se produzirem outras, tendo em vista a contemporânea profusão de mapeamentos. Vivemos num mundo que, em boa medida, demanda por transformações, e, muito por conta disso, torna-se necessário destacar outras formas do cartógrafo poder realizar novas narrativas e engajar suas questões.

É neste contexto que emergem os *mapas-movimentos*. Tal noção é, necessariamente, atrelada ao tempo presente, e é operada pela conscientização de sujeitos acerca das cartografias hegemônicas, utilizando-as para sua própria implosão, em operações que objetivam *abrir* o sistema cartográfico existente. Modos de *abrir* a imagem-mapa à imaginação.

> Abrir? Portanto romper alguma coisa. Pelo menos fazer uma incisão, rasgar. Do que se trata exatamente? De *debater-se* nas malhas que todo conhecimento impõe e de buscar dar ao gesto mesmo desse debate – gesto em seu fundo doloroso, sem fim – uma espécie de valor intempestivo, ou melhor, incisivo. Que pelo menos a simples indagação tenha adquirido, em algum momento, esse valor incisivo e crítico: tal seria o primeiro anseio.[115]

Essa abertura constitui outro *funcionamento*, na construção de narrativas que enfrentem, operem e façam com que o campo cartográfico hegemônico *funcione* diferente; algo como visto na leitura de Flusser sobre a máquina fotográfica.

> Um sistema assim tão complexo é jamais penetrado totalmente e pode chamar-se caixa-preta (...). A pretidão da caixa é o seu desafio, porque, embora o fotógrafo se perca em sua barriga preta, consegue, curiosamente, dominá-la. O aparelho funciona, efetiva e curiosamente em função da intenção do fotógrafo. Isto porque o fotógrafo domina o *input* e o *output* da caixa: sabe com que alimentá-la e como fazer para que ela cuspa fotografias. Domina o aparelho, sem, no entanto, saber o que se passa no interior da caixa. Pelo domínio do *input* e do *output*, o fotógrafo domina o aparelho, mas pela ignorância dos processos no interior da caixa, é por ele dominado. Tal amálgama de dominações – funcionário dominando

114 Jameson, 1996.
115 Cf.: Didi-Huberman, 2013, p. 185.

> aparelho que o domina – caracteriza todo funcionamento de aparelhos.[116]

Para isso, partimos da compreensão de que os sujeitos que realizam essas narrativas dominam os aparelhos que lhes dominam, sabem operar suas "caixas-pretas", e podem irromper a ideia daqueles "funcionários plenamente perfeitos".[117] Agem nas brechas do *funcionamento* dos aparelhos, podendo alcançar certa "liberdade", pela perspectiva flusseriana, pois os aparelhos só podem existir à medida que há uma operação humana por trás deles, e também porque "os funcionários mais perfeitos da atualidade ainda conservam vestígios do humano".[118]

São perguntas diretas para o sistema antes dele se constituir como tal, mesmo tendo as mesmas formas (linhas, trajetos, *pins*). Logo, o *funcionamento* diz respeito, portanto, àquele em que os sistemas cartográficos hegemônicos operam na leitura dos *deslocamentos*,[119] e, para isto acontecer, é necessária a compreensão dos *mapas-movimentos* a partir das reflexões de Deleuze[120] sobre as teses do *movimento*[121] presentes em Bergson.[122] Em uma delas, Deleuze afirma ser o *espaço percorrido* "divisível, e até infinitamente divisível",[123] diferentemente do movimento, que é "indivisível, ou não se divide sem mudar de natureza a cada divisão".[124] Em outra, mostra-se que *movimento* também é intrinsecamente relacionado ao tempo e atua a partir de mudanças qualitativas. Segundo Deleuze, trata-se de mudanças na *duração*, ou seja, são "cortes", não estáticos, mas "móveis".

> O movimento remete sempre a uma mudança, migração, a uma variação sazonal. É a mesma coisa para os corpos: a queda de um corpo supõe um outro que o atrai e exprime uma mudança no todo que os compreende a ambos. [...]. Nosso erro está em acreditar que o que se move são elementos quaisquer exteriores às qualidades. Mas as próprias qualidades são puras vibrações que mudam ao mesmo tempo que os pretensos elementos se movem.[125]

Há, portanto, no conceito de *movimento*, uma dimensão que não é a mesma de uma mudança de objeto ou cena, mas, de um todo; há uma nova atmosfera que emerge. Se há, à correspondência do *espaço percorrido*, a de *tempo passado*, na leitura de Deleuze, há equivalência entre *movimento* e *tempo presente*. Há, no limite, uma cartografia de um tempo presente na ideia de *movimento*. Portanto, a noção de *mapas-movimentos* intenta apresentar relações entre cartografia e audiovisual, em que sujeitos tecem uma "mudança de atmosfera" pelas narrativas. Na operação de montagem da narração, não acontecem cortes de imagens, mas *cortes de mundo*. Logo, se o mapa é um convite a um mundo, e o filme também o é, inferimos que:

> Um mapa sublinha o que é um filme e o que ele faz, mas também abre uma fenda ou traz à vista um local onde uma relação crítica e produtiva interpretativa

116 Cf.: Flusser, 2002, pp. 24-25.
117 Cf.: Idem.
118 Cf.: Ibidem, p. 88.
119 Isto é abordado a partir do capítulo quatro.
120 Deleuze, 1985.
121 Ressaltamos que, embora construamos a noção de mapas-movimentos, a mesma não é vinculada a uma leitura exclusiva do movimento sobre a imagem. Tampouco, na leitura de Deleuze sobre o cinema, em nenhum modo, há a redução da imagem cinematográfica ao movimento. Na realidade, tanto o movimento quanto o tempo são importantes elementos desta compreensão, sobretudo, quando observamos a discussão sobre a duração do tempo. Mais do que isso, Deleuze apresenta uma tipologia de imagens cinematográficas – como a imagem-percepção, a imagem-ação, a imagem-afecção, imagens-mentais, as imagens-pulsões, dentre outras – que complexificam ainda mais esta análise. Neste contexto, a discussão apresentada é somente uma breve fundamentação, sendo mais bem discorrida a partir dos capítulos três e quatro.
122 Bergson, 2005; 2006.
123 Cf.: Deleuze, 1985, p. 9.
124 Cf.: Idem.
125 Cf.: Ibidem, p. 18.

> com o filme pode começar. Um corolário é que os filmes são mapas na medida em que cada meio pode ser definido como uma forma do que os cartógrafos chamam de "imagem locacional".[126]

Como uma operação que conecta mapas aos movimentos presentes no audiovisual, *mapas-movimentos* trata por buscar uma abertura no olhar da imagem previamente dada. Como uma possibilidade de imaginação de mundo, a partir de experimentações de deslocamentos por outros mundos. Olhar para o sistema cartográfico dado e desestabilizá-lo, a partir de uma ética própria presente no ato de montagem dos objetos audiovisuais.

Essa construção crítica visa atualizar o campo das narrativas dos deslocamentos, por meio de aberturas das imagens, a fim de produzir a própria possibilidade de imaginar. Objetivamos, por meio dos *mapas-movimentos,* enfrentar o sistema vigente por dentro dele mesmo. Essas experimentações emergem a partir da constatação não sobre produzir simulações, mas realizar experimentações, compreendendo as primeiras como produções do real. Buscamos isto pois vivemos um momento em que tais dimensões se misturam a todo tempo, sendo camadas que se retroalimentam, requerendo-nos realizar outras cartografias críticas.

Essas experimentações e se diferenciam das apresentadas por Sperling[127] nas noções anteriores, pois, apesar de incorporarem deslocamentos, eram mais externas ao objeto-mapa. Diferentemente do observado em fins do século XX e início do XXI, atualmente, os deslocamentos estão acoplados a sistemas predominantes, com códigos e signos predeterminados, agudizando o atual fenômeno cartográfico. Se o território eram as cidades, hoje, os mapas das cidades o são também.

Para compreendermos esta passagem, observaremos, a partir do próximo capítulo, mudanças nas leituras dos deslocamentos, entre 1960 e 1980, de dentro de um amplo contexto de novas reverberações culturais, políticas e sociais que passaram a ocorrer. Mais do que uma simples mudança de ponto de vista nas narrativas, um engendramento de mundo aparece. Desta forma, destacaremos, a seguir, narrativas provenientes do campo da arquitetura e urbanismo que passaram a dialogar mais diretamente com a dimensão dos *deslocamentos*, possibilitando outras formas de visualização dos territórios.

126 Cf.: Conley, 2007, p. 2.
127 Sperling, 2017..





CAPÍTULO 2

de mapas estáticos a incorporações de deslocamentos pelo urbanismo

ASPECTOS GEOPOLÍTICOS ENTRE 1960 E 1980

Tão logo se iniciava o século XX, as sociedades passavam por importantes transformações nas experiências de deslocamentos em territórios urbanos, perceptíveis através de manifestações das vanguardas artísticas, principalmente, pelo Manifesto Futurista.[128] Elaborado por Marinetti, englobava grande variedade de artistas, intelectuais e pensadores, e apresentava um sonho de sociedade a partir do anseio pela velocidade. O que se experimentava, então, à época do Manifesto Futurista, era o carro e o avião como instrumentos pelos quais a sociedade potencializaria a velocidade dos deslocamentos, e, junto dela, todo o progresso que viria, num desejo de um mundo melhor, que, posteriormente, a partir das guerras mundiais, foi sendo deixada de lado.

Por muito tempo, observamos o desenvolvimento dos aparatos de guerra através da velocidade dos deslocamentos, fazendo com que distintas nações acumulassem cada vez mais riquezas e territórios. Logo, quanto mais se estimulou a velocidade dos deslocamentos, mais os países ganhavam guerras,[129] conforme visto em distintos períodos da história. Talvez isto tenha ficado ainda mais explícito à medida que as tecnologias foram sendo cada vez mais aperfeiçoadas, como durante o período em que ocorreram as Grandes Guerras (1914-1918 e 1939-1945).

Nesse contexto, podemos observar que o surgimento das autoestradas ocidentais é um ponto de inflexão, em especial, nos EUA, com o Fordismo e o Taylorismo como principais modelos de produção industrial do século XX. Ao final deste século e início do XXI, a esperança nessa amplitude dos deslocamentos urbanos, obtida pelo automóvel, paulatinamente, mostrou-se muito diferente do que se pensava.

Evidenciava-se a inacessibilidade econômica aos grandes deslocamentos e a precariedade de políticas que efetivamente investiriam em tecnologias, sem destruir o meio ambiente, limitando ainda mais a disponibilidade global de combustíveis fósseis. Além disso, muitas transformações ocorreram, e a esperança do futuro foi se tornando cada vez mais distante aos olhos de quem sonhava com outro mundo possível. O período entre 1960 e 1980, particularmente, foi bastante decisivo para isso, em meio a uma série de transformações que aconteceram.

Fredric Jameson[130] periodiza detalhadamente a década de 1960, ao apresentar aspectos geopolíticos que circunscrevem o surgimento do Terceiro Mundo, a partir de uma série de eventos sociais: a

128 Cf.: Marinetti, 2020 [1909].
129 Virilio, 1996.
130 Cf.: Jameson, 1992, p. 81-127.

descolonização da África inglesa e francesa; a nova política pelos direitos humanos estadunidenses, liderados por movimentos negros (1954); a Independência de Gana (1957); a independência das colônias francesas ao sul do Saara (1959); a Revolução Argelina (1957); e a Revolução Cubana (1959). Somado a tais fatores, há uma inflexão na filosofia em que passa a aparecer uma política da alteridade, evidenciada por autores e pensadores em que a linguagem e o simbólico se tornam fundamentais para a compreensão do outro,[131] e um maior tensionamento no campo da representação. São vistos, por um lado, em caráter mais cientificista pela semiótica, por outro, também em ideologias ativas, mais localizadas pelos filósofos ligados ao pós-estruturalismo, e é em Maio de 1968 que isto se torna mais evidente.[132]

> Definimos os anos 60 como um momento em que a expansão do capitalismo em escala global produziu simultaneamente uma imensa liberação ou desprendimento de energias sociais, uma prodigiosa escapada de forças não-teorizadas: as forças étnicas dos negros e das "minorias" ou dos movimentos que eclodiram por toda parte no Terceiro Mundo, os regionalismos, o desenvolvimento de novos e militantes portadores de *surplus consciousness* nos movimentos estudantis e de mulheres, bem como num sem-número de lutas de outros tipos.

Uma característica importante dos anos 1960 é sua capacidade de reverberação nas décadas seguintes, tal qual demonstra Franco Berardi, ao relembrar o ano de 1977 como continuidade dos 1960 e recuperar a longínqua ideia de futuro por meio de inflexões daquele ano.[133] Para o autor, ele emerge como bifurcação, contendo, de um lado, a violência da ditadura italiana, e, de outro, uma explosão de criatividade. Mais especificamente, uma heterogeneidade de situações que extrapolavam o cenários locais: o nascimento do pós-punk a partir da banda britânica Sex Pistols (que lança a música *No future* no mesmo ano); no Vale do Silício, a criação da interface do *user friendly computer* (a primeira geração de computadores pessoais criadas por Steve Jobs e Steve Wozniak); os processos e condenações de rebeldes ultramaoístas de Xangai; as dissidências operárias contra o socialismo real, em Praga e Varsóvia, etc. Nesse sentido, é importante a circunscrição geográfica do surgimento de novas leituras dos deslocamentos, associadas a contextos em que o espalhamento das cidades se tornou uma realidade, principalmente, nos EUA.

Experimentações cartográficas em deslocamentos na spread-city

O período que circunscreve 1960 a 1980 pode ser considerado como de importante inflexão nas sociedades, especialmente, no que tange o campo da cultura, comunicação, arte e tecnologia.

131 Sobre este tema, o autor menciona diretamente as relações de alteridade presentes nas leituras provenientes da antropologia, principalmente, com Claude Lévi-Strauss, e da psicanálise, com Jacques Lacan. Neste contexto, elenca alguns eventos filosóficos que passam a mirar de outra forma para o campo da representação. São eles: a "morte" do sujeito; a "natureza e a função da cultura do simulacro", a partir de leituras de Deleuze e Baudrillard; a relação do simulacro com a "sociedade do espetáculo" (Debord), no que diz respeito à cultura de massa; e o "eclipse da profundidade", a partir de uma "estética da textualidade" (Cf.: Idem, pp. 93-106, destaques originais do autor).

132 O pós-estruturalismo emerge a partir de diferentes figuras, mas mais fortemente com Michel Foucault, Jacques Derrida e Gilles Deleuze. Expõem-se, em alguma medida, sujeitos históricos distintos dos hegemônicos de até então, que politizaram a compreensão do outro, a partir de um lugar diferente, muito influenciados pela obra de Franz Fanon (2005), que apresenta a disputa do sujeito colonizador e o colonizado, numa "reversão objetificadora do Olhar" que é "apocalipticamente reescrita como o ato de violência redentora do Escravo contra o Senhor, como o momento em que, diante do medo e da ansiedade da morte, as posições hierárquicas do Eu e do Outro, do Centro e da Margem são forçosamente invertidas" (Cf.: Jameson, 1992, p. 95-125, destaques originais do autor).

133 Berardi, 2002; 2019.

Entretanto, é necessário recuar um pouco à década anterior para compreendermos desdobramentos que reverberariam por completo em manifestações presentes em diversos campos sociais.

Com o término da Segunda Guerra Mundial, os países vencedores passaram a experimentar uma transformação, também em seus territórios, sendo nos EUA onde isso aconteceu de maneira mais aguçada, consolidando-se por meio de uma "república de consumidores" (Fig. 21.01)[134] e a tardia realização do *American dream*.[135] Próximo ao fim da guerra, havia certo temor de que o país entrasse em depressão econômica, mas muitos estadunidenses haviam acumulado bilhões de dólares em economias com o trabalho de defesa, pagamento de serviços e investimentos em títulos de guerra.[136] Somado a isso, a dimensão das corporações começava também a emergir como símbolo de prestígio e sucesso, como os conglomerados, por exemplo, a *International Telephone and Telegraph* (ITT), que comprara locadoras de imóveis e hóteis; e franquias, como o McDonald's, que, rapidamente, espalhou-se no território, e, posteriormente, por milhares de cidades pelo mundo, confirmando-se como a maior rede de restaurantes do planeta.

Tal difusão foi possível porque havia, também, uma dimensão territorial, com rodovias sendo construídas ao longo de 1940 e 1960, com valores mais acessíveis para compra de carros e gasolina e novas formas de pagamento, como cartão de



Fig. 21.01. Propaganda de incentivo ao consumo para famílias estadunidenses. Autor: desconhecido. Fonte: Better Homes e Gardens. Flexbooks (website). Reprodução.

134 Cf.: Cohen, 2004, p. 320.

135 Propagado fortemente nos anos 1930, o termo foi proposto por James T. Adams, historiador e autor de *The Epic of America* (1931). Por meio dele, há uma ideia liberal de prosperidade, sucesso e mobilidade para deslocamentos que circunscreve um pensamento geracional: "[um sonho] de ser capaz de crescer até o máximo desenvolvimento como homem e mulher, sem ser impedido por barreiras que foram lentamente erguidas nas civilizações mais antigas". Cf.: Adams, 1931, p. 405 apud Rank et al, 2014, p. 2, tradução nossa.

136 Aprovado pelo Senado estadunidense em junho de 1944, o Servicemen's Readjustment Act, conhecido como G.I. Bill, beneficiaria os soldados estadunidenses que combateram na Segunda Guerra Mundial, visando à construção de um mecanismo legal que os auxiliaria em financiamentos de estudos, habitações ou negócios próprios, além de garantir uma pensão durante um ano. Isto se deu, principalmente, por conta da trágica experiência anterior com o término da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), em que milhares de soldados marcharam até Washington para exigir seus direitos, acarretando num armistício e crítica da opinião pública com o então governo.

crédito,[137] fazendo com que toda uma classe média se moldasse, com um explosão também no crescimento populacional.[138] Outro fator contribuinte e bastante relevante foi a construção de habitações fora das regiões centrais,[139] o que tornou possível o deslocamento diário, configurando a esses estadunidenses uma vida suburbana. Foi a suburbanização residencial que fez com que surgisse uma classe média branca nos EUA, cujos cidadãos passaram a compartilhar muito menos espaços públicos e equipamentos culturais. Mais notoriamente, a própria política e o senso de pertencimento foram sendo configurados a partir de locais mais privativos, como cafés e becos sem saída, ocorrendo uma homogeneização dos habitantes.[140]

Ao passo que a classe média branca suburbana habitava os territórios interioranos dos EUA, uma ampla massa de baixa densidade ocupacional se ampliava nas cidades. Já nos anos 1960, os planejadores passaram a chamá-la de *spread-city*, ou *cidade espraiada*, que possibilitava vencer grandes distâncias cotidianas a partir da difusão do automóvel individual, pois todos os equipamentos e serviços estavam distantes, como escolas, teatros, lojas, médicos, fazendo com que não somente a vida se espraiasse, mas também a cidade privatizasse.[141]

Nos espaços domésticos, essa estrutura podia existir também por conta da lógica sexista que se intensificava. Por meio dela, homens saíam para trabalhar em longas distâncias, e, por vezes, ficavam em seus locais de trabalho, conformando às mulheres, paulatinamente, o papel de cuidadoras do lar e dos filhos. Com isso, a televisão se tornaria o entretenimento mais viável, sendo mais cômodo assistir a tudo de dentro de casa, com grandes intervalos de bombardeamento das mídias publicitárias. Isto estimularia ainda mais a lógica do consumo, fazendo com que esses sujeitos, muitas vezes, preterissem teatros, cinemas e outros espaços culturais. Embora permanecessem muito em suas residências, por conta das tarefas de manutenção destas e de outras atividades que necessitavam de saídas mais breves para a rua, o carro passou a ser uma "segunda casa" para as mulheres,[142] responsável por sua maior mobilidade pelos espaços. Esse processo de transformação espacial ganhou ainda mais corpo com o surgimento dos shopping centers, que mimetizariam a lógica das cidades, a partir de espaços privados de lazer, serviços e comércio, consolidando a estrutura dessa sociedade consumista.

Neste contexto, os EUA se tornaram um celeiro para experimentações no campo cultural e artístico, em especial, com o fim do Macarthismo (1950-57) e reabertura para novos estudos culturais, numa aproximação mais efetiva à chamada "cultura de massa" (*mass culture*) e a pop arte. Iniciava-se um período de maior reivindicação espacial dos sujeitos nos espaços de maneira mais consciente, em fragmentadas tentativas de incorporação de

137 Os cartões de créditos, àquela altura, eram bastante limitados e vinculados a empresas maiores. Em 1949, acontece uma maior popularização, a partir do surgimento do Diners Club, e posteriormente, outros grandes nomes que se utilizariam da mesma lógica (Cohen, 2004).
138 De um modo geral, esta explosão é conhecida por formar a geração baby boom, os filhos do pós-guerra, marcada, especialmente, nos EUA, mas também no Canadá, Inglaterra, França e Austrália, e mais pontualmente pela classe média alta em outros países ocidentais, como Brasil. Formada, em sua enorme maioria, por brancos de classe média, filhos ou parentes de militares, tendo nascido juntamente com a TV, possuem, no geral, características mais consumistas e desejos de prosperidade e estabilidade financeira.
139 Cohen, 2004; Rank, 2014.
140 Cf.: Cohen, 2004, pp. 725-726.
141 Cf.: Idem, pp. 726-727.
142 Cf.: Ibidem, pp. 728-729.

deslocamentos em cartografias projetuais e de narrativas de mundo. Foi dessa forma que emergiram experiências no campo da arquitetura e urbanismo a propor modos distintos de narrar territórios, seja, em algumas vezes, por meio de deslocamentos; em outras, no que diz respeito a investigações em objetos empíricos velozes, como rodovias e autopistas.

A apreensão urbana a partir do automóvel, acoplada à do plano do avião, foi consolidada como importante linha do imaginário estadunidense, por meio de transformações em cidades e edifícios. Moldou-se um campo próprio, construído por manifestações culturais da arquitetura dos estacionamentos, da passagem pelos *drive-thru* à permanência pelos *drive-in*, englobando, até os dias atuais, relações com fins de alimentação, entretenimento e de relacionamentos.[143] Somado a isso, as manifestações artísticas e arquitetônicas desse momento deixaram ainda mais à vista a incorporação dos deslocamentos velozes à apreensão urbana. Isto ocorreu por obras que, em maior ou menor grau e com temas e objetivos distintos entre si, relacionaram cartografia, fotografia e audiovisual aos deslocamentos, abordadas pelo surgimento em seus contextos: das relações visuais dos deslocamentos; da exploração das visualidades em cartografias; e de seus alcances e limitações cartográficos, que evidenciaram suas próprias possibilidades de expansão.

Com assimilação progressivamente maior do automóvel à vida urbana, a visão de topo do mapa foi sendo acoplada, prontamente, a uma percepção de cidade a partir do para-brisa do carro. Observamos, neste contexto, quatro significativas propostas do campo da arquitetura e urbanismo realizarem, de algum modo, leituras contextuais incorporando a dimensão dos deslocamentos: três de origem estadunidense e uma inglesa.

Townscape,[144] a inglesa, conforma narrativas visuais a partir do sujeito em caminhada; as estadunidenses apresentam, pela visão de dentro do automóvel, características mais vinculadas a *spread-city,* em *The view from the road*,[145] e *Learning from Las Vegas*;[146] e, da construção de narrativas dentro de uma grande cidade, com implicações diferentes das anteriores, da investigação projetual a partir da relação formada por espaço, evento e movimento, em *The Manhattan Transcripts*.[147]

Embora tratem temas, objetos e proposições distintos entre si, essas obras realizaram aproximações importantes ao campo dos deslocamentos urbanos. Constatamos suas contribuições para leituras urbanas, que, de maneira geral, relacionam-se mais diretamente à experiência do automóvel ou em contraponto a ele. Elas partem de um posicionamento geográfico para envolver problemas visuais, e não uma conscientização efetiva dos indivíduos sobre os desafios das representações, mesmo que sejam experimentações metodológicas.

No fluxo dos processos industriais e das

143 É interessante de se observar que, no contexto temporal em que esta tese é escrita – da pandemia global por conta da COVID-19 ¬–, recuperamos cenas que têm revivido os drive-in de maneira ainda mais aguda, com shows, lives e apresentações culturais diversas, em que a plateia permanece dentro do automóvel, de onde "aplaude" com buzinadas. Tal qual visto mormente entre 1960 e 1970, muitas empresas de aluguel de carros têm apostado no retorno cada vez maior deste formato, mais rentável para os estabelecimentos, por conta do custo reduzido com infraestrutura e maior organização. Para isso, o mercado de aluguel de carro, especificamente para este fim, cria novas formas de lucro.

144 Cullen, 1992 [1961].

145 Appleyard; Lynch; Myer, 1965,

146 Venturi; Scott Brown; Izenour, 1988 [1977].

147 Tschumi, 1984 [1981].

transformações urbanas, as obras intentam incorporar deslocamentos, principalmente, quando observamos as experimentações de interseções entre cartografia e audiovisual, embrionárias na obra de Appleyard, Lynch e Myer. Já Venturi, Scott Brown e Izenour se deslocaram numa via e se atentaram para o fenômeno visível, ou seja, aquilo que se constrói estritamente numa superfície; e, ainda assim, pontuaram limitações de uma cartografia que lida somente com pontos fixos para dar conta de um território veloz dominado por fluxos.

As obras relacionadas à experiência de um sujeito encarnado no território, por sua vez, colocam-se como contraponto às grandes transformações urbanas do período. No caso de Cullen, como um sujeito que deambula, incorpora a contemplação da paisagem no caminhar e questiona sua qualidade visual, age como contraponto mais notório às transformações e expansões da cidade industrial. É, inclusive, uma das características principais do movimento *Townscape*[148] dos anos 1950-1960 a constituição como reativa a essas mudanças. No caso da obra de Tschumi, de um momento mais tardio, há o interesse na dimensão dos acontecimentos urbanos, em que observamos disjunções arquitetônicas, ao considerar, no programa, o movimento e os eventos em meio à produção do espaço.

Como linhas abertas do campo que se constrói por esta pesquisa – experimentações metodológicas a partir de narrativas que intersecionam cartografias e imagens em movimento, tendo como objeto os deslocamentos –, é importante constatarmos que a produção teórica-projetual da arquitetura e urbanismo daquele contexto indica a valiosa categoria dos deslocamentos como objeto de estudo. Aponta pistas da necessidade de ampliação do campo da arquitetura e urbanismo, tendo em vista a atual complexidade dos espaços urbanos, observados, de maneira mais agudizada pelo engendramento da dimensão informacional nos territórios velozes de rodovias, ruas e avenidas. Isto ocorre pela maior utilização de tecnologias de comunicação e espacialização das informações e sua disponibilização em tempo real nas últimas décadas, como o Google Maps, Earth, Street View e o Waze. Por um lado, elas se tornaram realidades acessíveis a uma grande parcela da sociedade, por não somente mostrar dados a mais pessoas, como permitirem ser olhadas com mais atenção. Por outro, a predominância desta mediação na visualização das cidades configurou outros problemas, como dúvidas e possibilidades sobre um lugar; limitações da capacidade investigativa de práticas cartográficas; precarização de ambientes com práticas coletivas cartográficas; dentre inúmeros outros, fazendo com que os deslocamentos se associassem a esse modo de visibilização hegemônico. Neste sentido, recortamos os objetos de estudo escolhidos, localizados entre 1960 e 1980, destacando-se potencialidades de expansão, atualização e leitura crítica, a partir de uma aproximação cronológica.

148 Aitchiston, 2005; Davey, 2011.

A CONCISÃO DA PAISAGEM: *TOWNSCAPE* (1961)

Em meio às transformações da *spread-city*, surgem reações às experiências viárias e ao desenvolvimento urbano advindos do pós-Segunda Guerra, como o movimento originalmente britânico, *Townscape*, uma das principais manifestações surgidas no início dos anos 1950. Efetiva-se principalmente na década seguinte, a partir da sua difusão nos EUA, pela publicação *Townscape: a plea for an English Visual Philosophy founded on the true rock of Sir Uvedale Price*, na edição de dezembro de 1949 da revista *Architectural Review* (Fig. 22.01).[149]

Tal edição objetivou criticar o arruinamento do desenvolvimento urbano britânico, que se estendeu para o contexto dos EUA (onde os editores acreditavam haver maior receptividade na aceitação da crítica).[150] Na edição de 1950, *Architectural Review – Man Made America*, ao incorporar as mazelas que Reino Unido e EUA produziam no mundo a partir do avanço do capitalismo, como a aceleração na destruição do meio ambiente e o crescente consumismo, os editores tentaram promover uma visão mais holística acerca dos ambientes construídos.

A crítica central de *Townscape* tratou a transformação na paisagem urbana ocorrida no Reino Unido pela produção de enormes habitações de baixa densidade, e como a forma urbana se desenvolveu a partir da lógica industrial, sem nenhuma contextualização e qualificação estética. Para isso, foi proposto construir novas experimentações metodológicas que pretenderam alterar as percepções, não somente dos planejadores, mas, de políticos e engenheiros de tráfego, que, depois, influenciariam em novos desenhos urbanos.

Um panorama montado pelo pesquisador australiano Mathew Aitchison[151] apresenta uma arqueologia do movimento *Townscape*, partindo desde o pitoresco, no século XVIII, com origens na pintura inglesa, até a aproximação de Hastings a diversos intelectuais e artistas de 1950 e 1960.[152] Desse modo, elaboraram-se críticas ao que se produzia em termos de metodologias do planejamento àquela altura, mais vinculadas às Belas Artes e ao Modernismo. Entretanto, essas práticas apontaram ainda uma ambivalência, pois, por um lado, relacionavam-se a princípios de composição mais informais e conservadores, retornando a teorias de fins do século XIX;[153] por outro, a um contexto mais local; e, em alusão às camadas existentes, assinalaram adiante:

> (...) embora o *Townscape* fosse um movimento essencialmente inglês, sua influência era mais ampla do que se pensa. Gillian Darley explicou as ligações entre Ian Nairn e Jane Jacobs, a grande teórica urbana de Nova York em meados do século. Erik Ghenoiu, do *Pratt Institute*, sugeriu que a abordagem



Fig. 22.01. Parte do artigo *Townscape: a Plea for an English Visual Philosophy founded on the true rock of Sir Uvedale Price* (1949). Autor: De Wolfe. In: Architectural Review, 1949, v. 106, pp. 355-362. Fonte: Pavesi, 2015.

149 Uma das mais conhecidas e antigas revistas de arquitetura do mundo, teve sua primeira edição em 1896 e segue sendo publicada mensalmente até os dias atuais, em Londres. Entre 1949 e 1950, faziam parte de seu corpo editorial J. M. Richards, Nikolaus Pevsner, Ian McCallum, Osbert Lancaster e Hubert de Cronin Hastings (este que também assinava pelos codinomes "H. de C." e "Ivor de Wolfe"). Laurence, 2011.

150 Durante a metade do século XX, a revista já possuía grande influência no pensamento urbanístico, sobretudo em publicações da época, como a estadunidense Architectural Forum. À altura da publicação desta, em 1950, a crítica dos EUA emergiu de modo negativo e o editor Douglas Haskell a repudiou, primeiramente. Mas, posteriormente, sem poder vencer a argumentação dos autores, não só corroborou com o que fora exposto como também resolveu realizar grandes mudanças editoriais na revista. Cf.: Idem, p. 4.

151 Aitchison, 2004.

152 Desde seu início, em fins do século XIX, a *Architectural Review* se tornou uma das maiores referências de publicações acerca de discussões urbanas, com participação de diferentes intelectuais e artistas, como os textos de Christopher Tunnard, Henry-Russell Hitchcock, Gerhard Kallmann, e as fotografias e ilustrações de Walker Evans, Saul Steinberg e Gordon Cullen.

153 Como as obras de Camillo Sitte (1992 [1889]) e de Hermann Maertens (1877 apud Moravánszky, 2012), referências primárias para essa abordagem.



nite sets break in waves against the cliff of the curb, the bicyclist throws a cloak of shadow as the sea, the drain-cover awaits the shower that will suck heedless match-ends through fifteen s into the sinister underground organization that underlies the city. Of such elements does the vision consist. To such is the conventional town-planner almost completely blind. Yet these —the trivia of the visual scene—which in fact determine the character or pattern of the urban uth which, according to the article opposite, the Picturesque Movement of the eighteenth century bring home in its own field, the park, to landscape gardeners. In this sense the Picturesque a contemporary message. It exhorts the visual planner—particularly the English *visual eoccupy himself with the vast field of anonymous design and unacknowledged pattern which y outside the terms of reference of official town-planning routine.*

I. de Wolfe

TOWNSCAPE

In 1794 *Sir Uvedale Price published his* Essay on the Picturesque. *This, it is argued here, was a key-moment in art-history since Price actually succeeded, despite the handicap of eighteenth-century art-jargon, in isolating what had not been isolated before—a way of looking at the world that might be called perennially* English. *So regarded the Picturesque Movement*[1] *has a significance far transcending its local position in landscape-gardening history, for acknowledgment in our own day of the existence of a perennially English visual philosophy could revolutionize our national contribution to architecture and town-planning by making possible our own regional development of the International style, as a result of our own self-knowledge—technics given in marriage to psychology. This is Mr. de Wolfe's case. His method or lack of it is demonstrated in miniature in the section which follows the article.*

A Plea for an English Visual Philosophy founded on the true rock of Sir Uvedale Price

IF WE EXCEPT LOUDON, the universal provider, no serious effort has been made since the eighteenth century to create a literature of landscape. This is, if you think of it, astounding. Every jiggly little craft—gardening itself—has a literature and a terminology; most have long terminologies and vast literatures; alone amongst the major human activities, landscape-gardening, the art of OUT THERE, which incorporates and co-ordinates, which orientates and makes sense of all the other arts—without which the other arts are, ultimately, redundant—remains a dead-letter. Result, the brickish-a-brackish mid-twentieth century world of barbed wire, pig-wire, steel-wire, wire-mesh, telephone wire, electric cables on crazy fir standards, through which as through a cage darkly we are permitted to get an eyeful of lone villas, poultry farms, Radar stations, motor-car graveyards, Homes for Incurables—all clipt around with plantations of larch and fields of surprised looking wheat.

It is not only the decay of rurality, it is the waste, in the towns and outside them, the clutter, the vast areas of No-Man's-Land. We foul our nest. The contemporary world is a kind of visual refuse heap, if not insanitary, inelegant, with the shameless utter inelegance of an upset dustbin. Nor can those who feel deeply the inelegance of the contemporary world, communicate their distress to others since there exists no literature or vocabulary of landscape. And in the absence of a literature, of a vocabulary even, of a few rules of thumb even, how is anyone to make the necessary comparisons between a civilized and a barbarous landscape? How, in the absence not merely of any theory but of any reference to it in any quarter, can even the literate public be expected to guess that an art of landscape exists at all?

As things stand to-day while every teacup gets itself documented by some famous expert, the greatest question our society has to face, involving the way of life of the whole community, goes by default, isn't even put down for discussion, just because there are no terms to discuss it with.

wanted, an expertise

Here is the anomaly which this article sets out, if not to cure, to hold so to say a protest meeting about. Some means must be found of getting round the limitations imposed by the lack of a vocabulary of landscape—after all it isn't the only art to have suffered from that trouble. But the first requirement, the creation of a vocabulary, isn't a thing the artist himself ought to have to struggle with alone; it is rather a matter for the art critic, the historian, the poet—in fact, the man of letters—upon whom, since the Jesuits came into disrepute in the eighteenth century, the responsibility for the higher education of the race has fallen. That, anyway, was Lord Morley's view. And when the contribution made by, for instance, Baudelaire to the vocabulary and thus the appreciation of the fine arts is taken into account, one sees what he meant.

Baudelaire it was who spotted the immense significance of the German writer E. T. A. Hoffmann's surprising confession that when he 'breathed the odour

[1] 'It is of some importance to our present purpose to determine the true meaning of this expression, as it is now generally used; for there is a principle to be developed from that use which, while it has occultly been the ground of much that is true and just in our judgment of art, has never been so far understood as to become definitely serviceable. Probably no word in the language (exclusive of theological expressions) has been the subject of so frequent or so prolonged dispute; yet none remain more vague in their acceptance, and it seems to me to be a matter of no small interest to investigate the essence of that idea. . . .'

Ruskin on the term 'picturesque.' *The Seven Lamps of Architecture* (The Lamp of Memory).

> visual do *Townscape* estava, em certa medida, relacionada ao surgimento do pós-modernismo nos trabalhos dos anos 70 de jovens arquitetos americanos, como Robert Venturi e Charles W. Moore.[154]

Mesmo sendo considerado um movimento conservador britânico, *Townscape* provocou importantes rebatimentos em outros países, a partir de revisões conceituais e poético-visuais do romantismo britânico. Teve como ponto mais central de sua crítica a unificação do todo e da cidade como um organismo,[155] pensamento presente no Movimento Moderno em Arquitetura e Urbanismo, bem como da revisão crítica do planejamento urbano vigente no pós-Segunda Guerra. Por serem adeptos às especificidades locais, compreendiam a cidade por um caráter de bricolagem, sem hierarquias vigentes. Desse modo, as percepções e sensações viriam a ser incorporadas às leituras de composição e, consequentemente, ao planejamento das cidades, numa revigorada visão, encarnando nela ainda aspectos subjetivos e objetivos.

As reflexões partem de um observador em movimento a deambular e avaliar a composição formal de edifícios e vias, objetivando ainda "reeducar" a visão dos planejadores.[156] Em apoio ao artigo, há estudos de caso (*casebook*), editados por Gordon Cullen no *Townscape Casebook,* em que acompanha os locais da Grã-Bretanha a partir de um olhar para o pitoresco e aplicado à paisagem urbana.[157]

Gordon Cullen chega a *Architecture Review*, em 1946, com a responsabilidade de desenvolver projetos visuais, bem como de traduzir noções propostas por Hubert de Cronin Hastings e Nikolaus Pevsner, possibilitando dar mais visibilidade para a revista. Entre 1951 e 1959, Cullen também publica artigos, concentrados na obra *Townscape*, desenvolvendo aquele que se tornaria um dos estudos mais difundidos nas faculdades de arquitetura e urbanismo, possivelmente, muito devido à forma intuitiva de aplicação de suas proposições. Nela, Cullen incorpora ao "diagnóstico" dos planejadores urbanos a visão dos sujeitos de maneira mais espontânea, e desenvolve a noção de *paisagem urbana*, a partir de esquemas visuais que envolvem leituras de harmonia entre edifícios e espaços urbanos, abarcando caráteres subjetivos e semióticos. Do nível do observador que deambula pela cidade, realiza visadas em perspectivas de ruas, através de um olhar que emoldura elementos arquitetônicos. Esse quadro visual relaciona escalas e coordenadas espaciais, com o objetivo de provocar contemplação e descanso aos olhos que miram objetos, evidenciando sensação de reconhecimento e familiaridade ao caminhante. Cullen elabora, dessa maneira, a noção de *visão serial*, que busca entender graficamente a relação entre a vista do observador-estático e a do observador-caminhante, própria ao ato do deslocamento (Fig. 22.02). Para

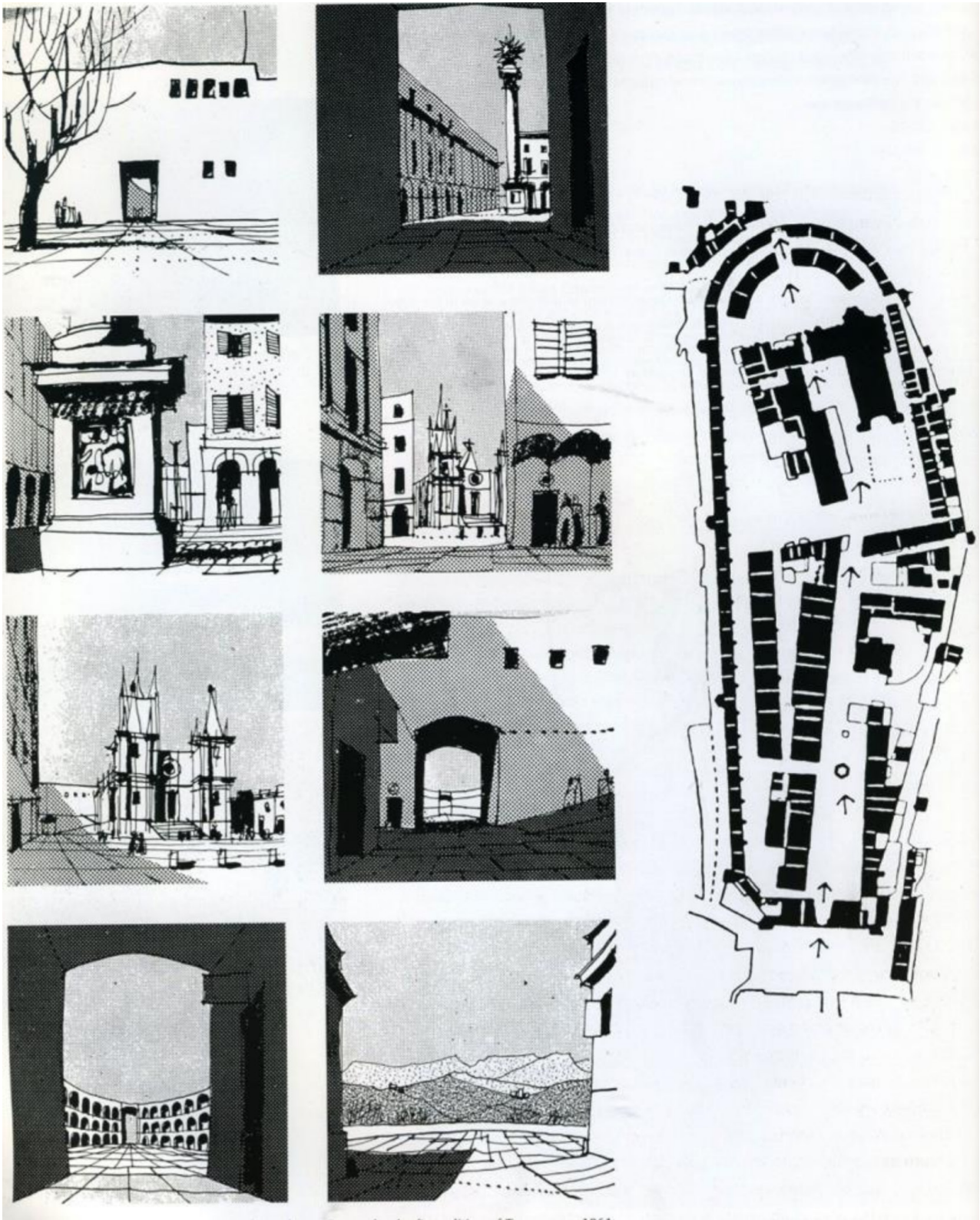
Fig. 22.02.
Visão serial no *Townscape*. Autor/Fonte: Gordon Cullen, 1996 [1971]. Reprodução.

154 Cf.: Davey, 2011, s/p.

155 Visão amplamente utilizada na arquitetura e urbanismo, bem como por teóricos que estudaram as cidades em diferentes momentos, desde Vitruvius, arquiteto da Roma Antiga, a Patrick Geddes, em fins do século XIX e início do XX. Notoriamente, no século XX, foi Le Corbusier quem influenciou mais diretamente tal leitura urbana, a partir de *A Carta de Atenas* (Cf.: Corbusier, 1993 [1933], s/p apud Gunn; Correia, 2001, p. 42), em que afirma: "Se a célula é o elemento biológico primordial, a casa, quer dizer, o abrigo de uma família, constitui a célula social. A construção dessa casa, há mais de um século submetida aos jogos brutais da especulação, deve tornar-se uma empresa humana. A casa é o núcleo inicial do urbanismo. Ela protege o crescimento do homem, abriga as alegrias e as dores de sua vida cotidiana".

156 Cf.: Editors in Architectural Review, janeiro, 1947 apud Pavesi, 2015, p. 23. Demonstra-se que as teorias da Gestalt influenciaram em muito os urbanistas, que, ao lhe incorporarem em sua leitura "descreviam como a mente tende a organizar elementos visuais em grupos ou unidades de acordo com certos princípios ou 'leis' como similaridade, continuação, 'closure', proximidade e outros".

157 Pavesi, 2015.



o autor, "a visão tem o poder de invocar as nossas reminiscências e experiência, com todo o seu corolário de emoções".[158] Isto requer sua utilização por meio de desenhos que traduzam experiências de deslocamentos urbanos, tensionando a visão estática da cidade moderna:

> (...) embora o transeunte possa atravessar a cidade a passo uniforme, a paisagem urbana surge, na maioria das vezes, como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas.[159]

No geral, os esquemas de representação presentes no livro analisam produções fotográficas e de desenho realizadas por Gordon Cullen. São fotografias para compreensão da cidade, como ocupações e apropriações, ou dos próprios edifícios existentes; cortes esquemáticos dos objetos arquitetônicos; croquis de observação para realizar uma espécie de "cartografia de deslocamentos" e seus impactos visuais, simultânea ao que se observa, como um "escaneamento"[160] do entorno. Nas observações de algumas cidades inglesas (Fig. 22.03), Cullen concede à fotografia, num primeiro momento, o método mais fidedigno para registrar como os conjuntos arquitetônicos se apresentam, e ao desenho, posteriormente, para a inserção de suas próprias análises de tais conjuntos.

Para cada cidade escolhida, o autor apresenta uma sequência de quatro fotos, e, em seguida, propõe cortes esquemáticos, a partir de demarcações em planta baixa dos pontos de visada, cujo observador está em deslocamento. Por fim, sintetiza a ideia a partir de figuras geométricas (cubo, cilindro e cone), mas também considera as limitações de seu método:

> Estas três sequências, Oxford, Ipswich e Westminster, procuram captar, no meio limitado e estático da página impressa, um pouco da emoção e da sensação de descoberta que experimentamos ao atravessarmos uma cidade: Oxford, o cubo (1), o cilindro (3) e o cone (4), vão surgindo sucessivamente aos nossos olhos como o desenrolar de um drama de geometria dos sólidos.[161]

Fig. 22.03. Estudos nas cidades inglesas. Autor/Fonte: Autor/Fonte: Gordon Cullen, 1996 [1971], p. 12. Reprodução.

158 Cf.: Cullen, 1991 [1971], p. 10.
159 Cf.: Idem, p. 11.
160 Cf.: Pavesi, 2015, p. 24. Em *The Scanner* (Cullen, 1966), o autor propôs o modelo *scanner* que "lista de requisitos necessários para criar um ambiente urbano capaz de satisfazer uma gama de necessidades desde a segurança física até a satisfação espiritual do usuário".
161 Cf.: Cullen, 1991 [1971], p. 21.



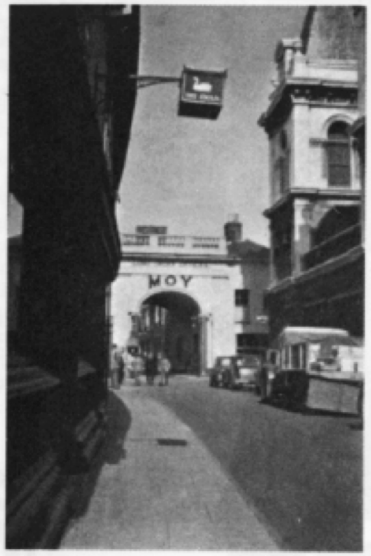






OXFORD

IPSWICH 1, 2



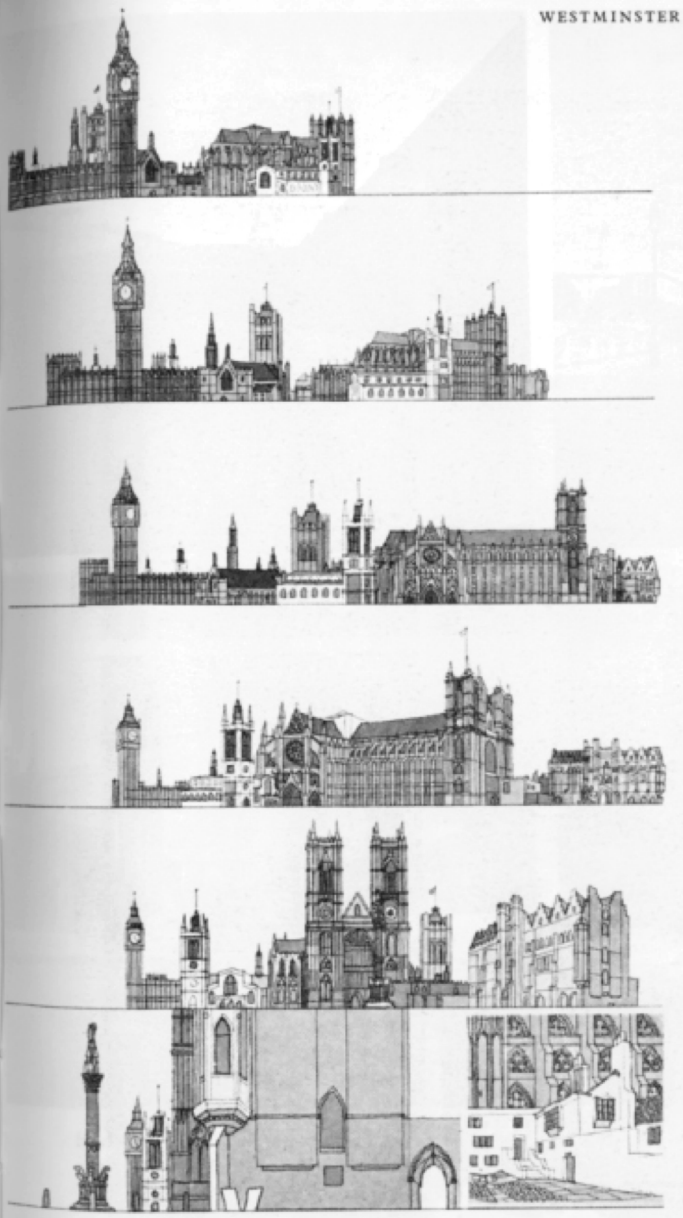






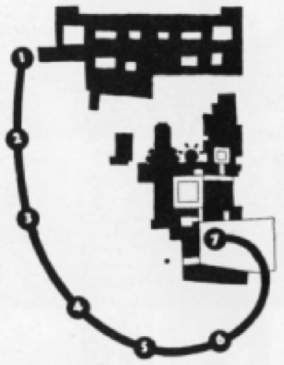
3, 4

WESTMINSTER



1
2
3
4
5
6, 7

These three sequences, Oxford, Ipswich and Westminster, try to re-capture in the limited and static medium of the printed page a little o the sense of discovery and drama tha we experience in moving through towns. Oxford; the cube, 1, the drum 3, and the cone, 4, create an unfoldin drama of solid geometry. This is the unfolding of a mystery, the sense tha as you press on more is revealed. Ipswich; a modest archway performs the office of dividing the prospect into two things, the street you are in and the place beyond, into which yo emerge so that you move out of one ambience into another. Westminster the shifting interplay of towers, spire and masts, all the intricacy of fresh alignments and grouping, the shafts of penetration and the sudden bunch ing of emphatic verticals into a dramatic knot, these are the rewards of the moving eye, but an eye which is open and not lazy.



Plan of Westminster, showing viewpoints

Ao avançar para cidades não-europeias, como Nova Déli, observa uma paisagem aberta, mas desnivelada, que se revelaria a partir da *visão seriada*. Diferente das cidades europeias abordadas por Cullen na obra, segundo ele, a variação do nível permitiria ao observador-caminhante uma multiplicidade de pontos de vista a partir dele mesmo, o que qualificaria mais essas imagens. Para elucidar tal forma de representação, dessa vez, Cullen opta por realizar exclusivamente um corte esquemático, já que, aqui, a imagem emerge a partir de relações de verticalidade (Fig. 22.04).

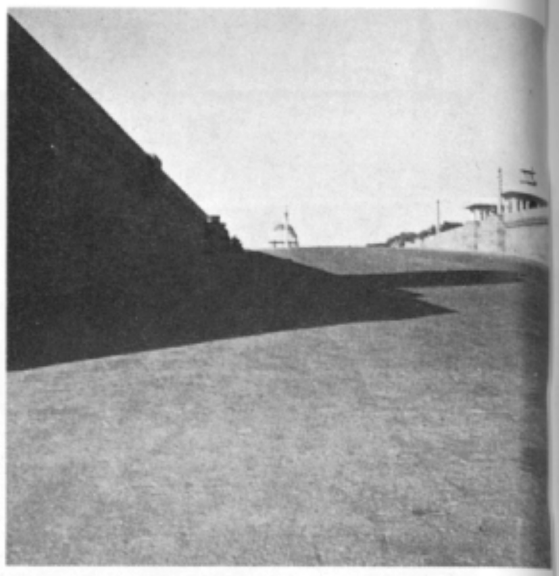
Ao longo da obra, o autor apresenta uma série de apropriações urbanas, de acordo com a qualidade do mobiliário local, e, como um *flanêur*, passa de cidade em cidade, observando-as e as cartografando, em experiências de flanagem pela paisagem construída. Em um momento em que descreve isso mais explicitamente, considera a formação da cidade a partir de apropriações. Trata-se de uma "ocupação de determinados espaços ou linhas privilegiadas no exterior, os recintos, pontos focais, paisagens interiores, etc.".[162] Para isso, Cullen insere fotografias que demarcam as categorias de apropriações urbanas: "estáticas", em cujos locais pessoas se aglomeram, a partir de mobiliário e infraestrutura urbana (bancos, árvores, postes de iluminação); "pelo movimento", a partir da ocupação de alamedas de igrejas e escadas de pelourinhos; "linhas privilegiadas", suscetíveis à ocupação, como margem de rios; e de "viscosidade", caracterizada pela reunião de práticas estáticas e em movimento, como pessoas conversando debaixo de "toldos corridos", entre "espaços delimitados por pórticos" e a ocupar áreas de "sinuosidade da rua";[163] "enclaves", cuja forma é a de espaços exteriores abertos ao interior, em que há a fluidez do transeunte; "recintos", que servem de "polaridade entre pés e pneus",[164] que, para o autor, seria o objetivo da circulação; e "ponto focal", que se associa aos "recintos", pois ele se torna um polo de convergência de usos e apropriações (como um monumentos, colunas ou cruzes).

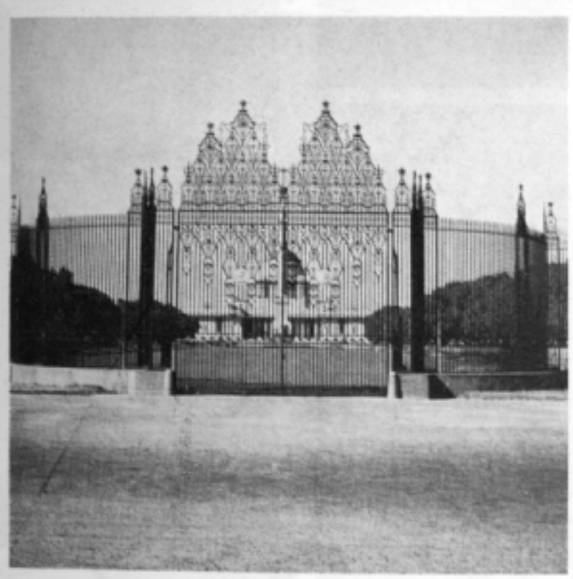
No geral, Cullen apresenta uma visão de um sujeito encarnado no território, que, em alguns momentos, retorna à compreensão de um todo numa pequena escala, como quando propõe um afastamento ao observador, para pontuar a noção de "unidades urbanas", e voltar ao plano de topo, do observador mais distante. Demarca, ao longo da obra, diversos momentos em que o transeunte perambula pela cidade e cartografa, por vezes, através de fotografias, por outras, desenhos, a paisagem construída. Nesse sentido, centralmente, o autor argumenta como necessário entender que a paisagem urbana deve ser lida como arte construída, e, portanto, deve-se aprender com ela, não somente aspectos infraestruturais, mas também como as pessoas dela se apropriam. A representação gráfica da obra traduz os conceitos propostos na *Architecture Review*, e demarca um posicionamento diferente dos

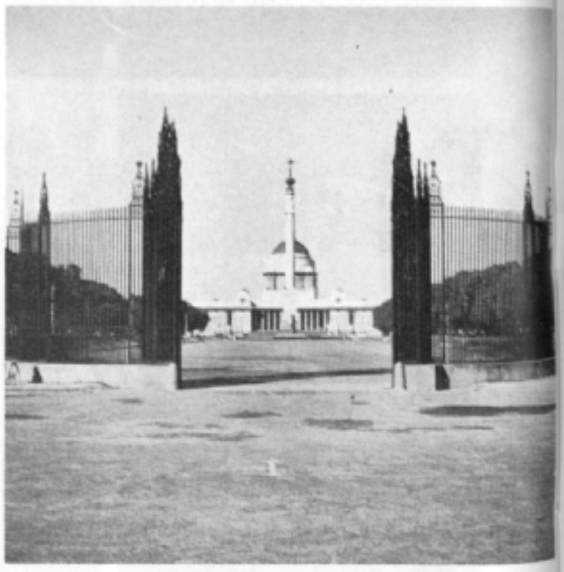
Fig. 22.04. Estudos em Nova Déli. Autor/Fonte: Autor/Fonte: Gordon Cullen, 1996 [1971], p. 20. Reprodução.

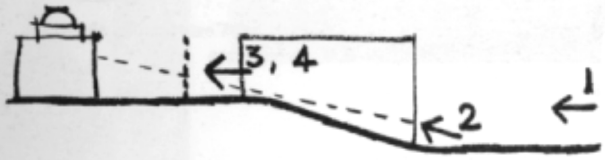
162 Cf.: Ibidem.
163 Cf.: Ibidem, p. 26.
164 Cf.: Ibidem, p. 27.











The sequence in New Delhi (read the photographs from left to right) emphasizes the role of levels and screening in serial vision, for here what could simply have been one picture reproduced four times, each view enlarging the centre of the previous view and bringing us near to the terminal building, turns out to be four separate and unique views (see description in the Introduction).

PLACE

possession

In a world of black and white the roads are for movement and the buildings for social and business purposes. Yet since most people do just what suits them when it suits them, we find that the out-of-doors is colonized for social and business purposes. Occupied territory, advantage, enclosure, focal point, indoor landscape, and so on, are all forms of possession, as the next seven pages show.



modernos, que desconsideravam contextos urbanos. Tal movimento viria a influenciar as proposições de Venturi (sozinho e com Scott Brown) e engendrar a própria noção de pós-modernidade. Mas, também rebateria em movimentos posteriores, como o "regionalismo crítico".[165] A posição de *Townscape,* em boa medida, confirma a relação de um sujeito incorporado no território, ou seja, fisicamente presente, apreendendo a paisagem, ainda que também utilize o observador de topo (Fig. 22.05). Essa primeira experiência trazida é posicionada de modo confrontativo com a próxima a ser apresentada, que, de dentro do carro, realiza narrativas desencarnadas da cidade, numa experiência estritamente viária: *The view from the road.*

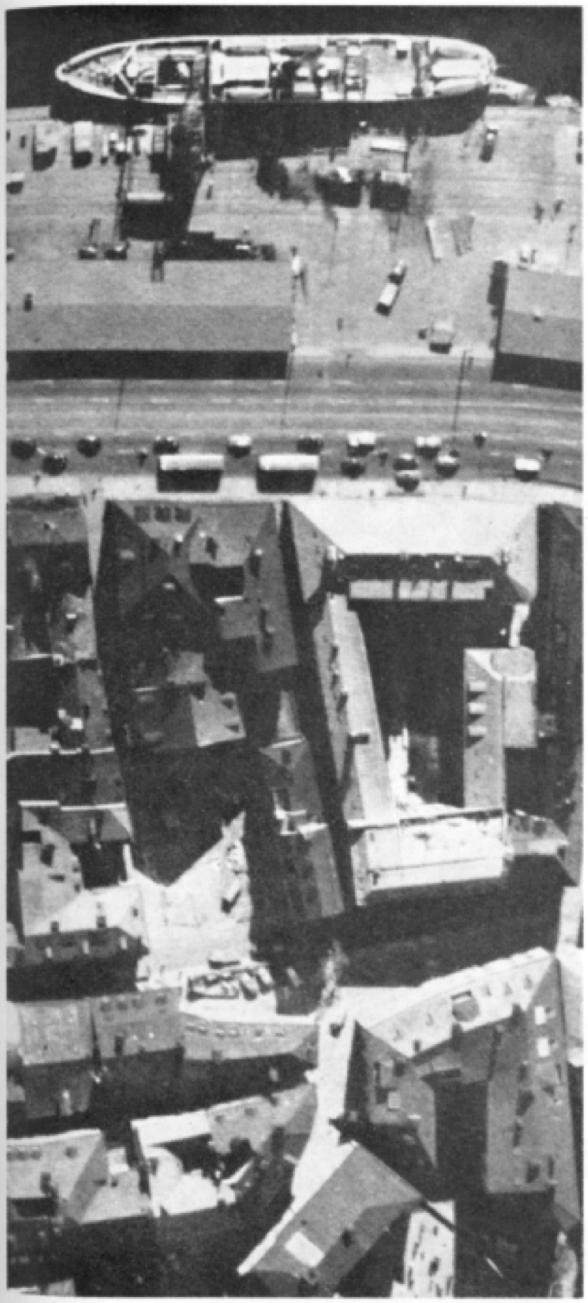


focal point

Coupled with enclosure (the hollow object) as an artifact of possession, is the focal point, the vertical symbol of congregation. In the fertile streets and market places of town and village it is the focal point (be it column or cross) which crystallizes the situation, which confirms 'this is the spot'. 'Stop looking, it is here.' This magnificent clarity illuminates many a community but in many others the chief function of the focal point has been stripped away by the swirl and hazards of traffic so that it becomes merely an indifferent piece for the antiquarian's notebook.



165 O termo aparece pela primeira vez em *The Grid and the Pathway*, de Tzonis e Lefaivre, 1981 (apud Cohen, 2013), mas é a partir da publicação *Towards a Critical Regionalism: six points for an architecture of resistance* (Frampton, 1983) que se torna mais conhecido, já que fazia parte de um contexto mais amplo, pela coletânea *The anti-aesthetic: essays on Postmodern culture* (1983), com organização de Hal Foster. O termo é vinculado a toda uma seara crítica que surge a movimentos totalizantes dentro do campo da arte e da arquitetura, e, por uma terceira via, não cederia a ideias puristas do modernismo, tampouco ao apelo exacerbado do contexto, mas, sim, utilizaria o regional de modo crítico. Alguns arquitetos se tornaram bastante conhecidos com esse movimento, como Álvaro Siza, Severiano Porto e, mais recentemente e de modo mais espraiado, arquitetos de fora do circuito EUA-Europa, como a América Latina, utilizam bastante dessas referências.



precincts

Left, in this significant picture, can be seen the whole urban pattern as it was and to some extent still is. Inside is the tightly built-up pedestrian town with its enclosures and no doubt areas of viscosity, its focal points and enclaves. Outside are the expressways for car and lorry, train and ship which exist to serve and vitalize the precincts. This is the traditional pattern at its clearest. The small photograph below shows some of these elements at their most disorganized, the chaotic mixture of houses and traffic in which both pedestrians and traffic suffer a diminution of their proper character.



27

Fig. 22.05. Visão de topo do observador. Autor/Fonte: Autor/Fonte: Gordon Cullen, 1996 [1971], p. 25. Reprodução.



Fig. 23.01. Cópia de tela de trechos do *timelapse The view from the road* (1958) Autor: Kevin Lynch (com edições). Fonte: MIT 150/Youtube. (website).

A FORMA DA ESTRADA: *THE VIEW FROM THE ROAD* (1958/1966)

A linguagem audiovisual e a incorporação dos deslocamentos nas narrativas urbanas surgiram nos EUA, efetivamente, em meio à transformação cultural e geográfica por que passavam, a partir da segunda metade do século XX. Em 1958, em pleno espraiamento territorial no país, de dentro de um automóvel, o urbanista Kevin Lynch realizou uma narrativa viária de um trecho de Boston, por meio da linguagem audiovisual, em formato de *timelapse* (Fig. 23.01).[166] Derivado desse experimento, em 1965, Lynch publica – em coautoria com outros professores do Massachusets Institute of Technology (MIT), Donald Appleyard e John Myer – o estudo homônimo *The view from the road* (Fig. 23.02),[167] no intuito de avaliar potencialidades para a paisagem urbana estadunidense, por meio do alinhamento interno de segmentos de rodovias. Baseando-se em elementos de cognição espacial propostos por Kevin Lynch em *The image of the city*,[168] funda-se um "urbanismo cinematográfico",[169] constituído sob o espectro dos deslocamentos velozes.

O período dos anos 1960 foi o mais profícuo para Lynch, uma vez que nele publicou suas principais obras, individualmente,[170] e em coautoria.[171] Ao resgatarmos a mais difundida delas, *The image of the city*, considerada por muitos pares como basilar nas

Fig. 23.02. C1 Route - Notheast Expressway (1973). Fonte/Autor: Kevin Lynch (com edições). Reprodução.

166 Timelapse é uma técnica que consiste numa "câmera-rápida" que reduz a frequência dos quadros por segundo (frames per second) em relação à sua exibição, dando a impressão de passagem de tempo, o que causa um "salto" (lapsing) na visualização.
167 Appleyard; Lynch; Myer, 1965.
168 Lynch, 1960.
169 Miller, 2013.
170 Lynch, 1959; 1960.
171 Lynch; Hack, 1962; Appleyard; Lynch; Myer, 1965.



64 Map of Northeast Expressway





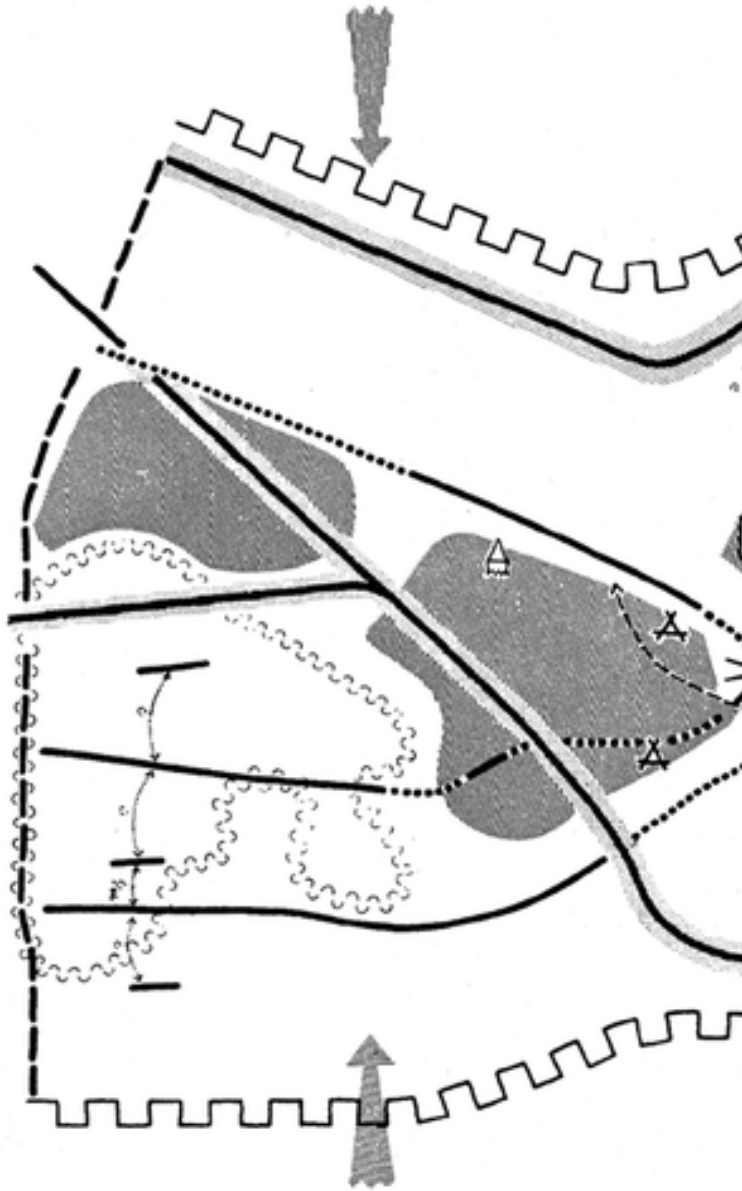




análises urbanas em cidades ocidentais, destacamo-la como estudo de ampla visão de reconhecimento de áreas urbanas, a partir de percepções próprias do autor e de uma pequena amostra de moradores de três cidades estadunidenses: Boston, Jersey City e Los Angeles. Seu desdobramento são análises de como sujeitos organizam visualmente suas cidades, sobretudo aquilo em que nelas consideram específico e o transforma em sua imagem e síntese. Isso ocorre através de uma identificação visual, a partir da passagem de tempo:

> Como obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção de grande escala; uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo.[172]

Em sua trajetória de professor e pesquisador do MIT, Lynch se notabilizou por essa obra, estabelecendo, a partir dela, um glossário de noções visuais para compreender a incidência dessa identificação visual urbana: *legibilidade*, *construção da imagem*, *estrutura*, *identidade* e *imaginabilidade* (Fig. 23.03). É uma marcante característica de sua metodologia a distância epistemológica do sujeito observador (usuário/morador) para o objeto observado (cidade), fato que indica uma ética-estética rodoviarista, com parca incorporação do território. Suas análises se apoiam, sobretudo, em percepções, sensações e emoções nos espaços (“segurança”, “prazer”, “identificação”, etc.), utilizando-se de elementos



172 Cf.: Lynch; 1997, p. 1.

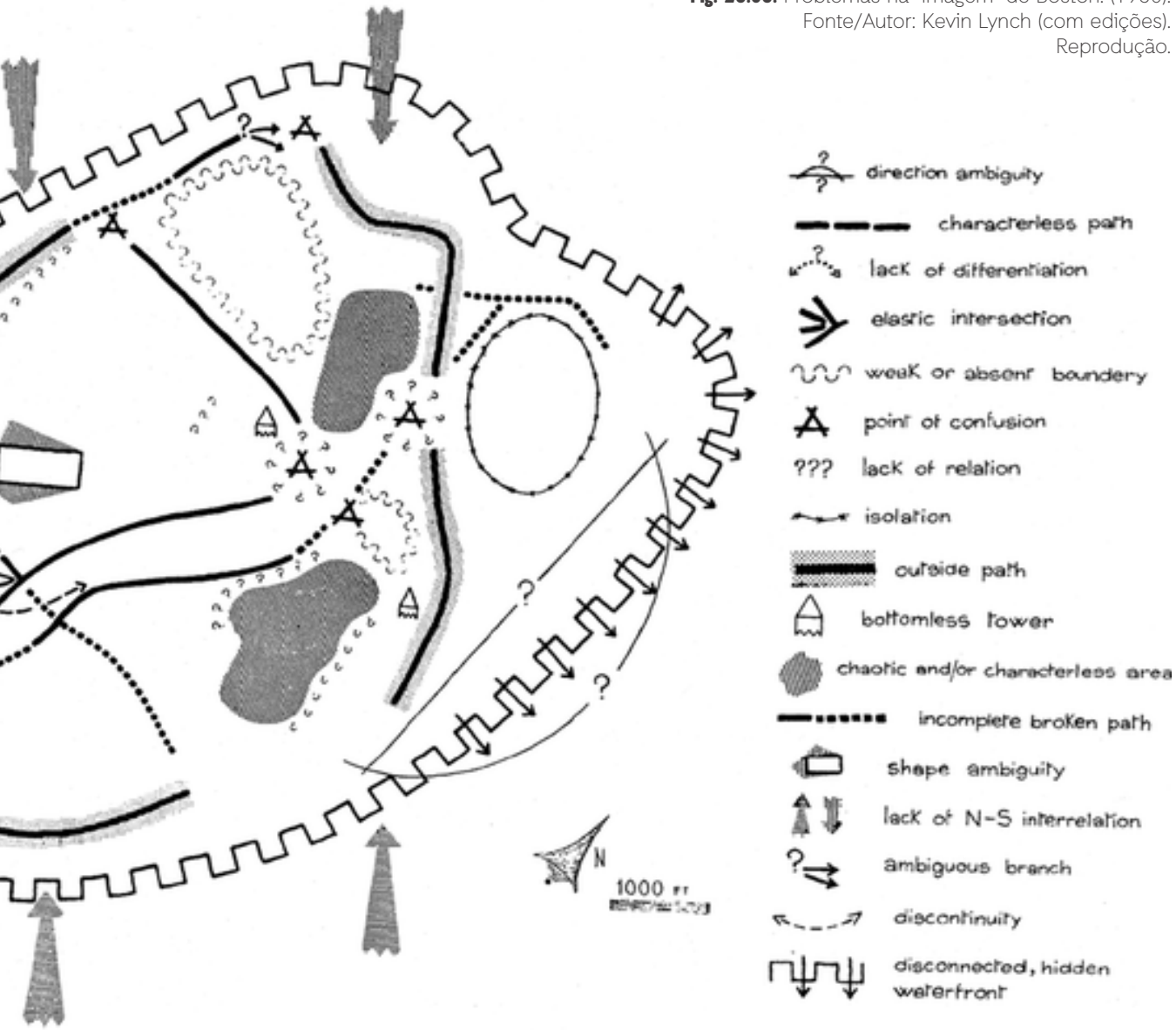


Fig. 23.03. Problemas na "imagem" de Boston. (1960). Fonte/Autor: Kevin Lynch (com edições). Reprodução.

visuais presentes na cidade que o auxiliariam nesta abordagem desenvolvidos por Lynch como categorias ("vias", "marcos", "limites", "pontos nodais" e "bairros"), advindas de um olhar externo aos acontecimentos.

A obra de Lynch marca uma geração de arquitetos e urbanistas, planejadores, geógrafos, outros profissionais e leigos que em muito se interessam pela leitura urbana. Talvez o caráter de engajamento subjetivo, angariado às sensações e identidades, permita uma gama de interseções de áreas, além de investimentos propositivos por parte de distintos atores, construindo um importante movimento de expansão do campo disciplinar do urbanismo.

Além disso, o pensamento no qual Lynch estava inserido ao publicar, individualmente e em coautoria, um conjunto de obras acerca da forma visual urbana tem a ver com a já apresentada atmosfera da efervescência cultural estadunidense.[173] Desse modo, os deslocamentos por automóvel não seriam, propriamente, um pano de fundo para seus estudos, mas, mais do que isso: um eixo estruturante que condicionaria seu pensamento urbano e o de seus congêneres. Isto pode ser percebido em boa

173 De quando se fortalecia a "geração *beat*" e a ideia de liberdade e fuga com seus carros, além de presenciar o momento da decadência do projeto de cidade moderna e a embrionária ascensão de experiências da pós-modernidade no contexto mundial (Jameson, 1991).

parte de suas justificativas visuais das cidades, especialmente, no que diz respeito à distância física que toma para suas análises urbanas de conjunto. Tal argumentação se confirma tanto na experiência fílmica *The view from the road*,[174] quanto na pesquisa monográfica homônima, em que parecem ser tecidas as condições e estruturações do pensamento de um "urbanismo cinematográfico".[174] Isto se dá, principalmente, quando observadas as experimentações em simulação urbana, que, àquela altura, afastavam-se dos tradicionais métodos cartográficos realizados por desenho e da lógica de leitura urbana então vigente.

Embora colegas na faculdade de Planejamento Urbano do MIT, sendo Lynch o mais conhecido academicamente dos três, cada um dos professores possui uma trajetória específica, sendo as de Lynch e Myer mais ligadas ao desenho e paisagem urbanos, e a de Appleyard, aos estudos de tráfego. No caso específico deste, é importante considerarmos suas experimentações em simulação urbana, tendo sido ele o responsável, inclusive, por reestruturar o Harvard Urban Simulator, laboratório de simulação urbana da referida universidade, e por investigar, mais propriamente, técnicas provenientes da linguagem audiovisual.[175] Isto se deu por seu interesse em estudar procedimentos de realização audiovisual – em especial, ficção científica, que, ao longo dos anos 1970, tornava-se ainda mais popular –, a partir de sua aproximação a John Dykstra, responsável



Fig. 23.04. *Way Bay* (2018) e cenário criado em *Simulated Marin Tour* (1973). Fonte/Autor: Kevin Lynch (com edições). Reprodução.

174 Lynch, 1958 (MIT). *The view from the road* (2"58').
175 Para conhecer as publicações de Donald Appleyard, bem como compreender trabalhos que demonstram sua influência no planejamento urbano e regional, recomendamos: Amadeo, D.; Griffin, J.; Potter, 1983.

pelos efeitos especiais do filme *Star Wars*,[176] com quem ainda produziu *Simulated Marin Tour*,[177] em que simularam viagens de carro a Marin County, no norte de São Francisco. (Fig. 23.04)[178]

O simulador urbano desenvolvido para esta e outras experiências foi rebatizado, na década de 1960, como "simulador de Berkeley". Este, somado a outras inovações metodológicas, como a modelagem de objetos e maquetes, o desenvolvimento de telescópios e câmeras em escalas realistas, ao longo do tempo, tornaram-se métodos de simulação e comparação das experiências urbanas[179] bastante difundidos, e serviram não somente como aparato tecnológico, mas também como de incorporação do pensamento cinematográfico em *The view from the road*.[180]

The view from the road é um estudo que inaugura uma narrativa urbana pelo para-brisa do automóvel em movimento. A publicação é dividida em cinco tópicos e, por conta do caráter monográfico, podem ser lidos objetivamente em três partes: introdução e montagem da discussão, em *A paisagem da rodovia* (*The Highway Landscape*); problematização das metodologias existentes àquele contexto e necessidade dos autores em atualizá-las, respectivamente, apresentadas nos tópicos, *Gravação de sequências de rodovia* (*Recording Highway Sequences*) e *Análise de uma rodovia existente* (*Analysis of an Existing Highway*); e um estudo de caso em Boston, em *Métodos de projeto* (*Methods of Design*), em que os autores supracitados experimentam sua metodologia e tecem suas considerações finais (*In Conclusion*).

Ao circularem pelas cidades de Nova Iorque, Hartford, Boston e Filadélfia, os urbanistas propõem uma "estética das estradas urbanas", no intuito de compreender como as "estradas olham para os motoristas e seus passageiros e o que isso implica em seu desenho".[181] Para eles, ao observar as estradas, o motorista deve ter prazer, ou, minimamente, sentir-se num trabalho de arte, devendo haver, para isso, clareza na leitura urbana. Tal interpretação considera a qualidade da forma visual das cidades estadunidenses como deficitária, sendo necessário reestabelecer coerência e ordem em uma escala metropolitana. A proposta é, portanto, criar uma metodologia de análise e desenho a partir de estradas (*highways*), já que, para os autores, elas possuiriam uma característica importante para o projeto urbano: sequências visuais dadas a um observador em movimento. As estradas permitiriam uma maior compreensão de leitura de totalidade, conjunto e coesão, podendo o motorista decifrar sua organização em termos de forma, sobretudo, com auxílio de símbolos de uso, a partir da sua relação de identificação com elas.

Para estabelecerem a acepção da experiência da rodovia em meio à sua materialidade, os

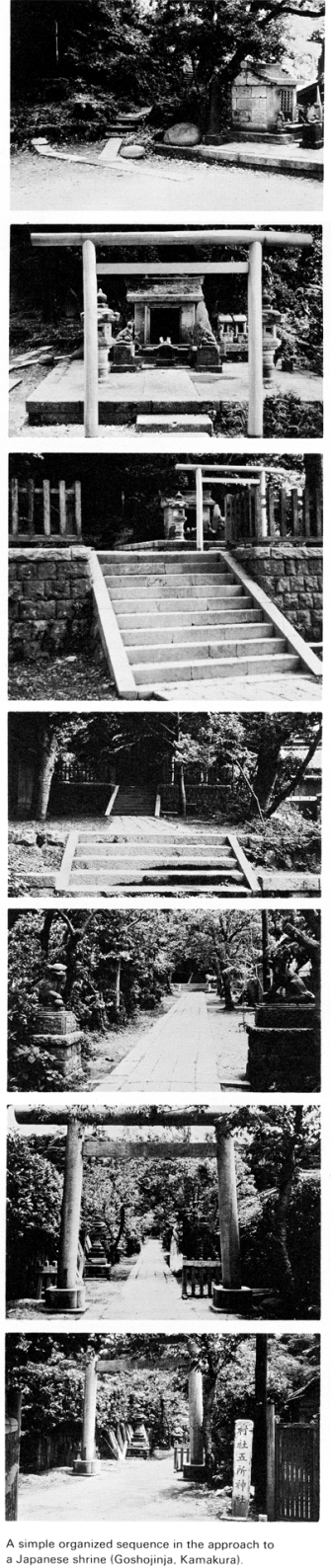


Fig. 23.05. Percurso de um pedestre no santuário japonês Appleyard; Lynch; Myer. 1965, p.3. Acervo próprio.

176 Star Wars, 1977.
177 Appleyard; Dkystra, 1973. In UC BAMPFA [Berkeley Art Museum and Pacific Film Archive - website).
178 É curioso observar o caráter de "espelhamento" das múltiplas simulações que sucedem a partir dessas experiências de viagem: as viagens, propriamente, realizadas por Donald Appleyard a Marin Country, nos anos 1970; sua simulação em *Simulated Marin Tour* (1973); e, por fim, a exposição *Way Bay* (2018), que confirma uma nova simulação, sendo a terceira visão sobre a experiência das viagens.
179 Miller, 2013.
180 Appleyard; Lynch; Myer, 1965.
181 Cf.: Idem, p. 21.

urbanistas fazem mão de percepções próprias e de entrevistados. Direta ou indiretamente, na interpretação dos autores, os usuários acabam por elaborar informações a partir de diferentes aspectos visuais: a sensação de dirigir como uma implicação entre movimento e espaço que só se pode ser percebida por meio de uma sequência visual contínua; a visão como principal sentido, enquanto o toque teria uma contribuição secundária, a partir de respostas do carro a mãos e pés; a percepção de sequência espacial como uma arquitetura em larga escala; a continuidade de fluxo temporal comparada à música e ao cinema; e as sensações sinestésicas enquanto uma espécie de dança ou parque de diversões.[182]

No início de suas análises, os pesquisadores exemplificam uma primeira sequência visual que mostra, curiosamente, um percurso de um pedestre em um santuário japonês (Goshojinja, Kamakura, Fig. 23.05). Segundo eles, a comparação se justifica para mostrar um exemplo de "sucessão rítmica, revelação progressiva, continuidade, recordação",[183] algo que podemos notar também em *Townscape*.

É importante considerar que esse esquema fotográfico é a primeira de inúmeras imagens a aparecerem como *read up* – negativos de filme – em que se propõem ler a via, de baixo para cima, quadro a quadro (*frame to frame*), o que também condiciona o formato da monografia para um tamanho A3 retrato,

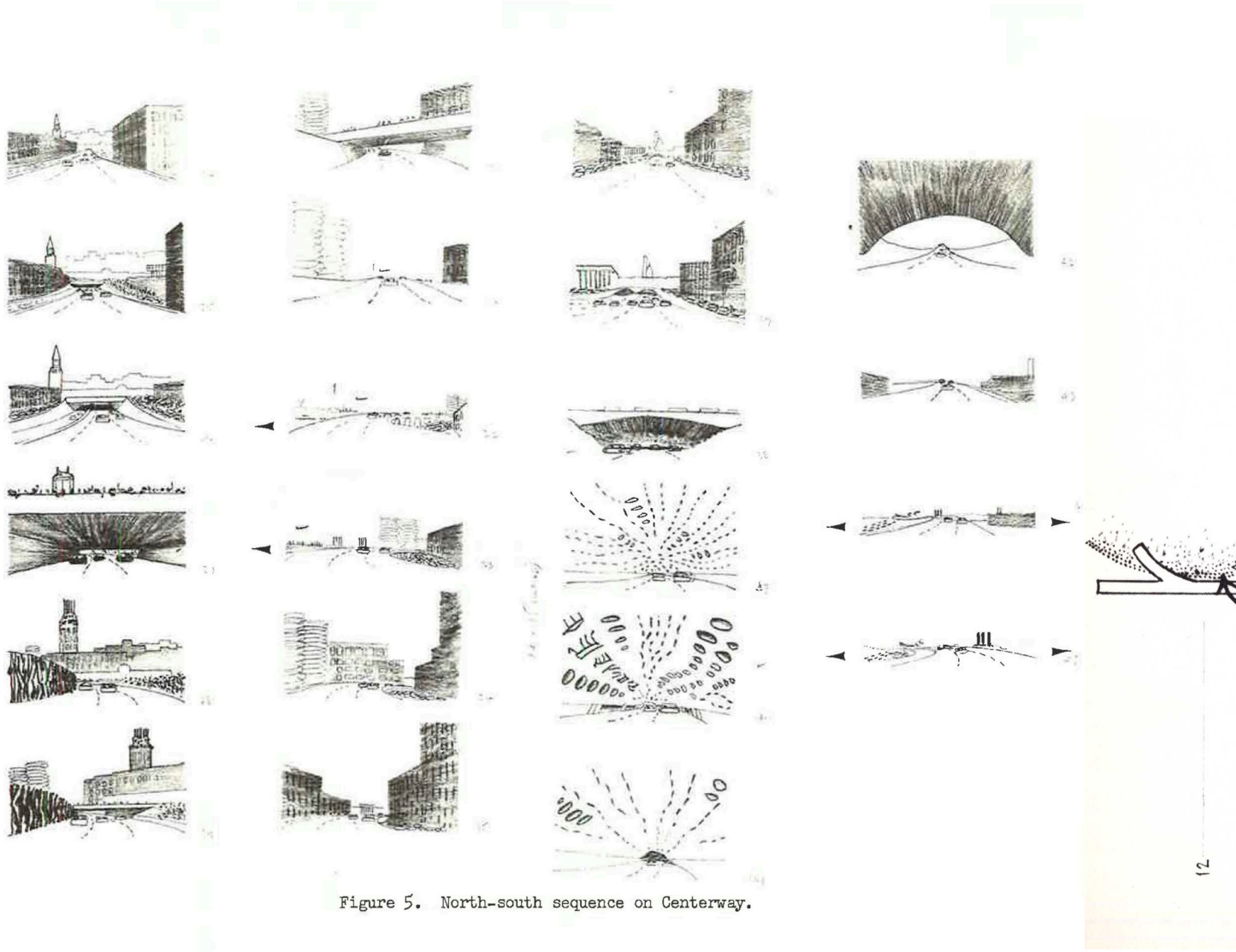
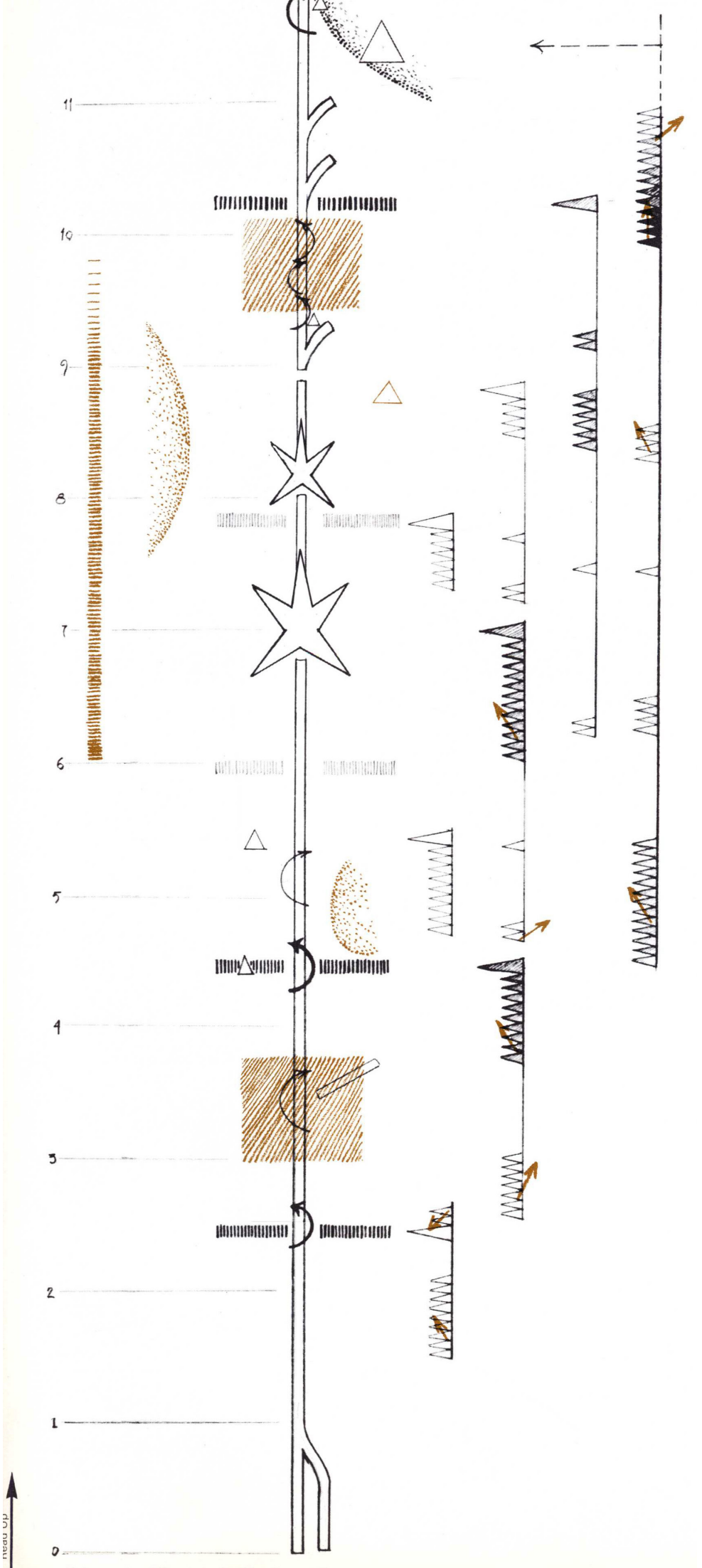


Fig. 23.06. Do lado esquerdo, esquema *read-up*. Do direito, proposta de leitura de via a partir das noções desenvolvidas por Lynch. Autores: Lynch; Myer, 1965, s/p. Fonte: Visualizing infrastructure (website).

182 Cf.: Ibidem.
183 Cf.: Ibidem, p. 4.



66 Orientation Diagram for Northeast Expressway

o que, por outro lado, demonstra a problemática da visualidade de uma paisagem em uma fita de formato vertical.

Além das fotografias, podem ser observados esquemas de croquis curvilíneos que fazem alusão à dinâmica do movimento nas vias, composto por setas (Fig. 23.06). No decorrer do trabalho, os autores consideram que o projeto ao qual é submetida a estrada tem como principais objetivos "[fazê-la] derreter na paisagem, outdoors devem ser controlados, as cicatrizes da construção devem ser disfarçadas pelo plantio".[184]

Destacam a importância de se compreender essa paisagem pelo olhar de motoristas e passageiros, esquivando-se deliberadamente de questões externas à experiência automotiva e à estrada, propriamente dita. Para isso, estabelecem quatro tipos de usuários: viajante habitual, motorista, turista e passageiro, destacando a necessidade de comparar esses sujeitos de dentro do carro ao pedestre, que está do lado de fora, seja pelos aspectos adversos – principalmente, o fato de estarem sujeitos às intempéries – e favoráveis – no que diz respeito à velocidade, escala e "graça" desse movimento que condicionam características dessa "especial experiência".

Sob este ponto, a publicação analisa, à distância, os elementos que deteriam a atenção de motorista e passageiro, como a presença ou ausência de objetos na pista ou a ela adjacentes; a velocidade que condicionaria o ângulo de visibilidade do condutor; e a qualidade da iluminação da via. Objetiva perceber também a qualidade da sensação de movimento, que também incidiria sobre a presença ou não de detalhes à beira da estrada; a aparente rotação de objetos próximos relacionados a outros, distantes; a irradiação da iluminação externa sobre texturas da estrada; a ilusão visual de crescimento ou diminuição dos objetos; dentre outros. Observamos que os autores chamam da sensação de "extensão de si" ("*extension of self*") que, a partir de um acoplamento e de uma automatização do ato de dirigir, condicionaria o motorista a se estabilizar ou neutralizar tal percepção até alguma mudança de nível específica, em uma "sensação de maestria" ("*sense of mastery*"). Uma hipótese dos autores incide sobre motorista e passageiro serem:

> (...) provavelmente, um público desatento, mas cativo, que não podem evitar a observação, ainda que subconscientemente, dos eventos mais dramáticos de uma cena que é móvel e perigosa demais para ser ignorada.[185]

Dessa forma, outras percepções sensoriais acabam por ser diluídas, pois "somente a velocidade, a escala e a graça de seu movimento podem compensar essas limitações".[186] Sinteticamente, nesse trabalho, os autores iniciam uma discussão que contempla a

184 Cf.: Ibidem.
185 Cf.: Ibidem.
186 Cf.: Ibidem.

paisagem visual e os modos de fazer projeto urbano ao qual são submetidas as estradas, sob o ponto de vista de quem está em alta velocidade, protegido de intempéries pelo anteparo do para-brisa. Nos aspectos metodológicos, concentrados mormente na segunda parte da obra, os autores consideram o problema da leitura em movimento, objetivando pensar a via por meio de um pensamento em cinema:

> Se nós quisermos modificar a visão através da rodovia, a primeira coisa a se fazer é desenvolvermos uma técnica de gravar, analisar e comunicar suas sequências visuais. Sem essa técnica, nós somos incapazes de expressar ou refinar as alternativas de projeto, faltando construir e reconstruir estradas em grande escala. Isso seria análogo à música sem nota, ou arquitetura sem desenhos. Ambas são possíveis (e já ocorreram), mas o crescimento da arte é, assim, limitado.[187]

Para os autores, um mapa detalhado pode mostrar locais e níveis de uma rodovia, associados à topografia, vegetação e acidentes geográficos. Entretanto, somente essa representação não daria conta de compreender o movimento da pista, sendo necessário mais dados a partir de fotografias, croquis rápidos, ou pelo próprio audiovisual, que gravaria de maneira ainda mais objetiva o movimento. A partir desse ponto, os autores estabelecem uma linguagem que busca "simular o escaneamento de um olho humano" (Fig. 23.07),[188] a partir da câmera, o que

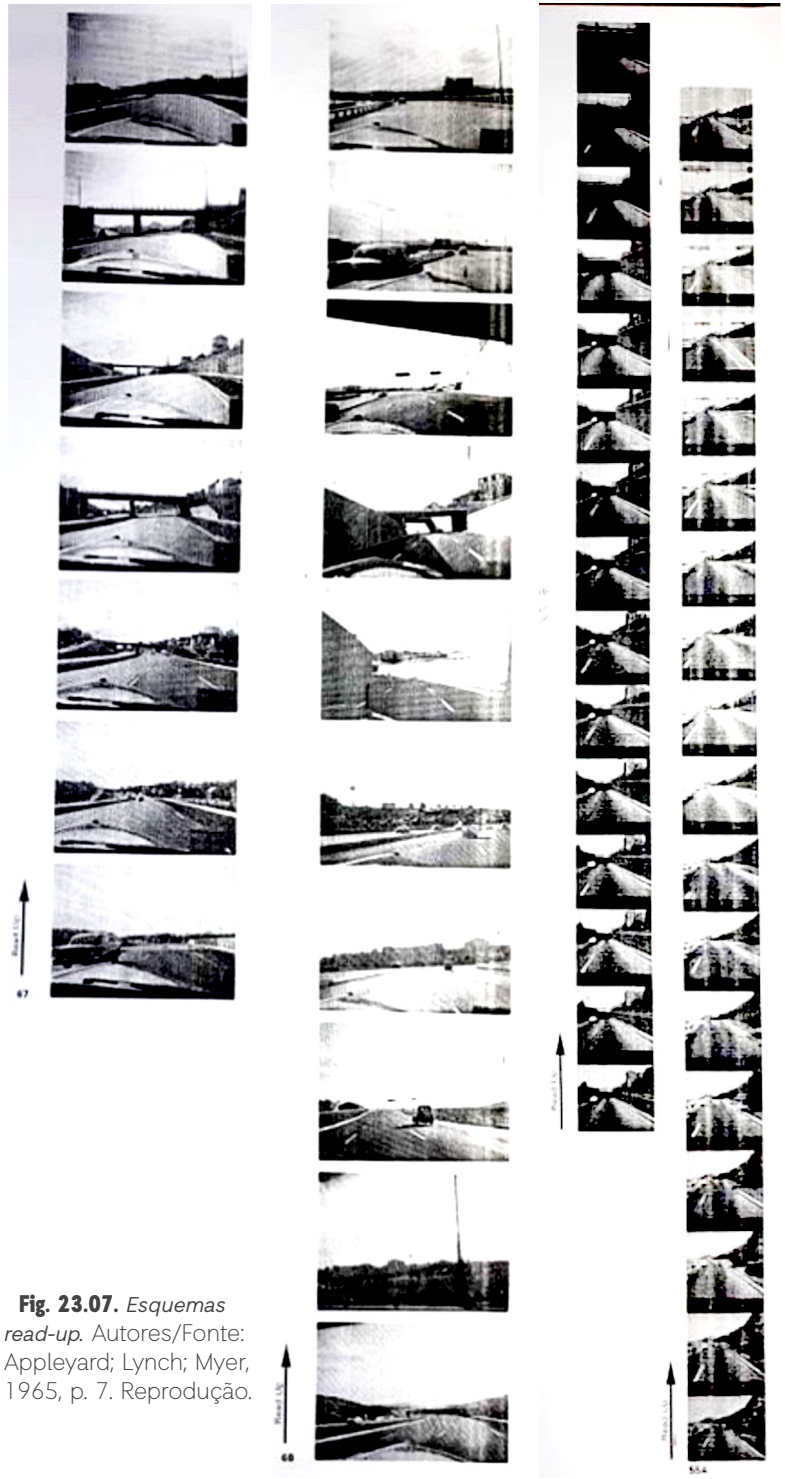


Fig. 23.07. *Esquemas read-up.* Autores/Fonte: Appleyard; Lynch; Myer, 1965, p. 7. Reprodução.

187 Cf.: Ibidem, p. 22.
188 Cf.: Ibidem, p. 20.

resultaria em um trabalho de arte, de modo que a "vista do pedestre – ou a partir de um automóvel, avião, ou qualquer outro veículo – ao longo de qualquer trajetória e velocidade, seria facilmente simulada".[189]

A partir dessa leitura, os planejadores elaboram estudos em vídeo, tendo uma câmera acoplada dentro de um automóvel e, dessa forma, estabelecem novas incursões de dentro do carro, conforme iniciada na primeira experiência de Lynch, nomeada *The view from the road*, em 1958. Ao longo do texto, consideram que a experiência da rodovia consiste nos detalhes nela presentes, investindo centralmente numa interpretação da cidade por meio de uma sequência em movimento, pois somente assim é possível compreender a via como um conjunto. O movimento daria margem à interpretação por meio de mudanças (de luzes dos postes, sinais de comunicação, transição de trilhos, texturas da pavimentação, etc.) e significados pelas técnicas de comunicação (orientação local e experiência do movimento em relação a si ou ao ambiente).

Para isso, consideram a necessidade de se estudar a "experiência do movimento" ("*experience of motion*"), dividindo esse método em três partes, na leitura da velocidade e da direção, sempre a partir do que se vê na paisagem: um aparente movimento próprio ("*apparent self motion*") e suas mudanças (paradas e idas; acelerações e desacelerações; subidas

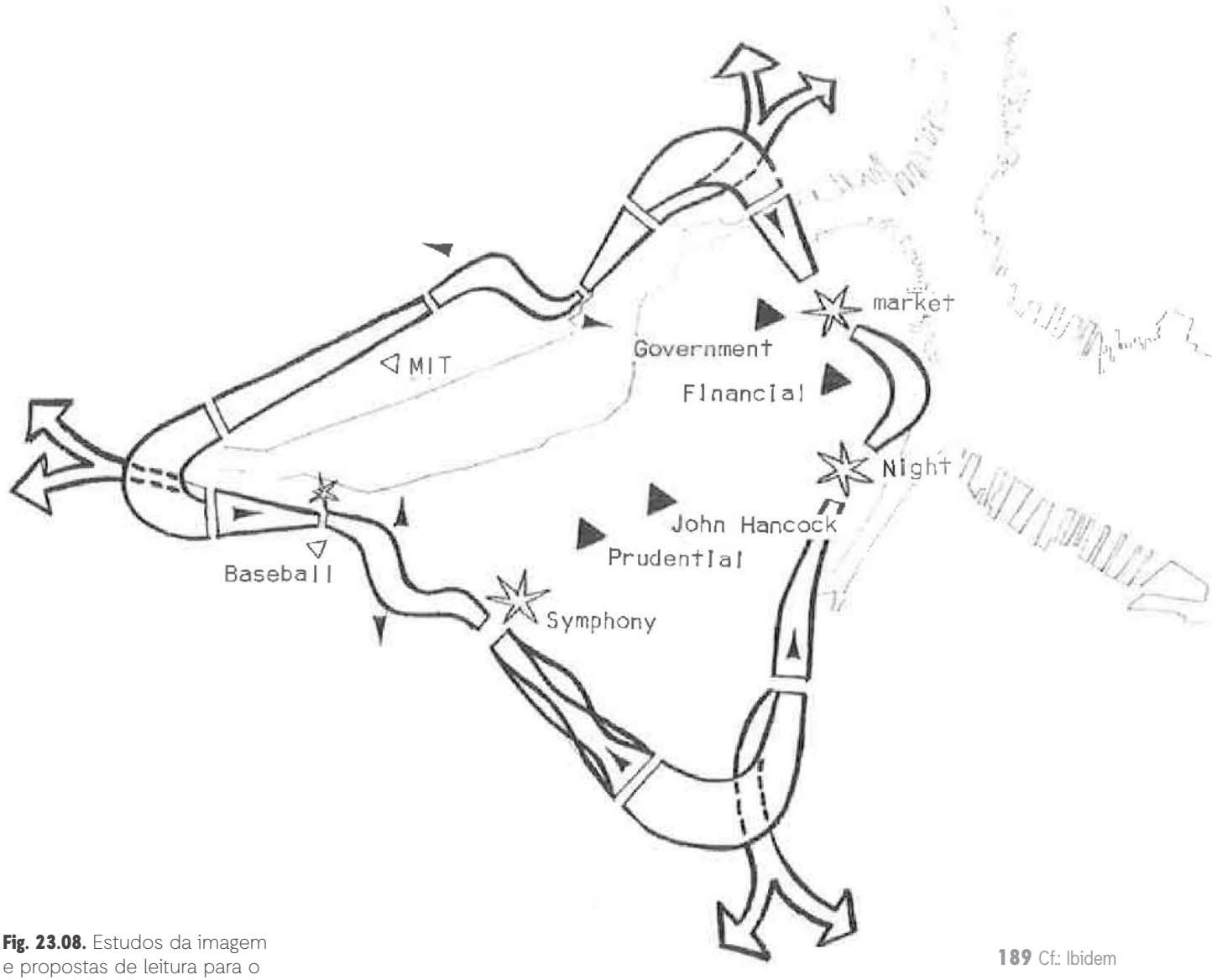
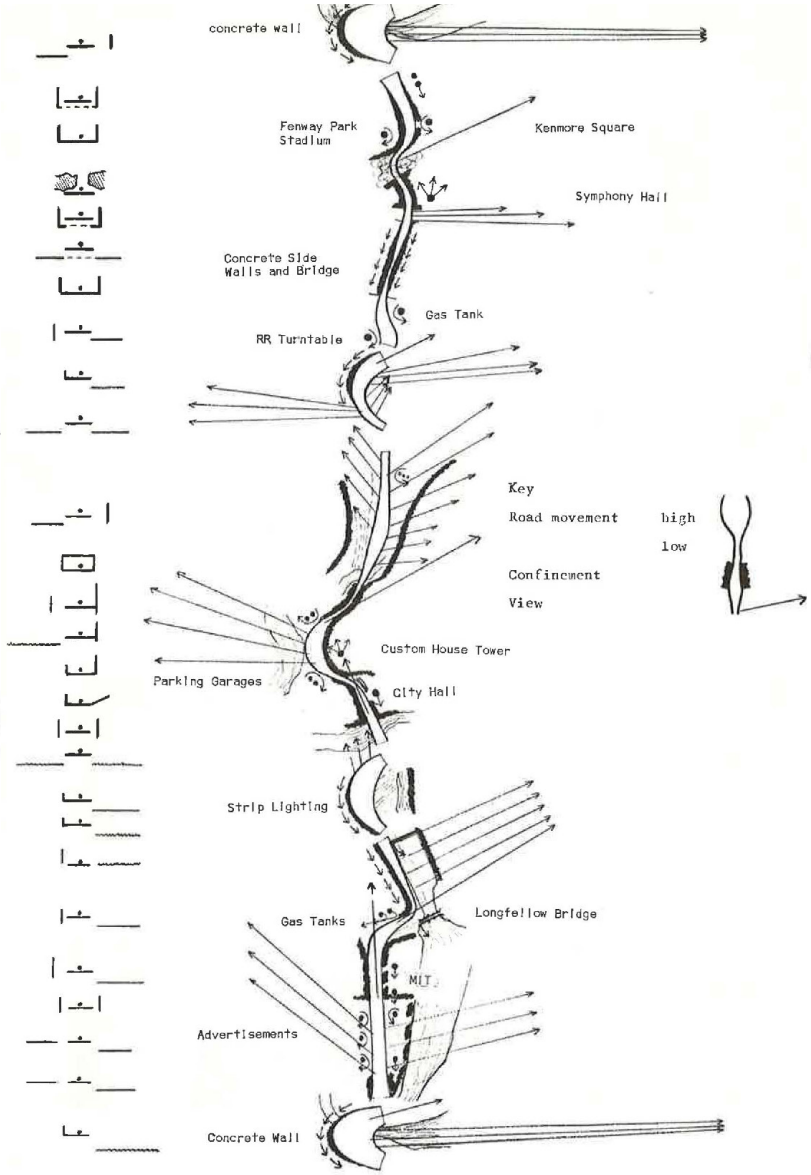
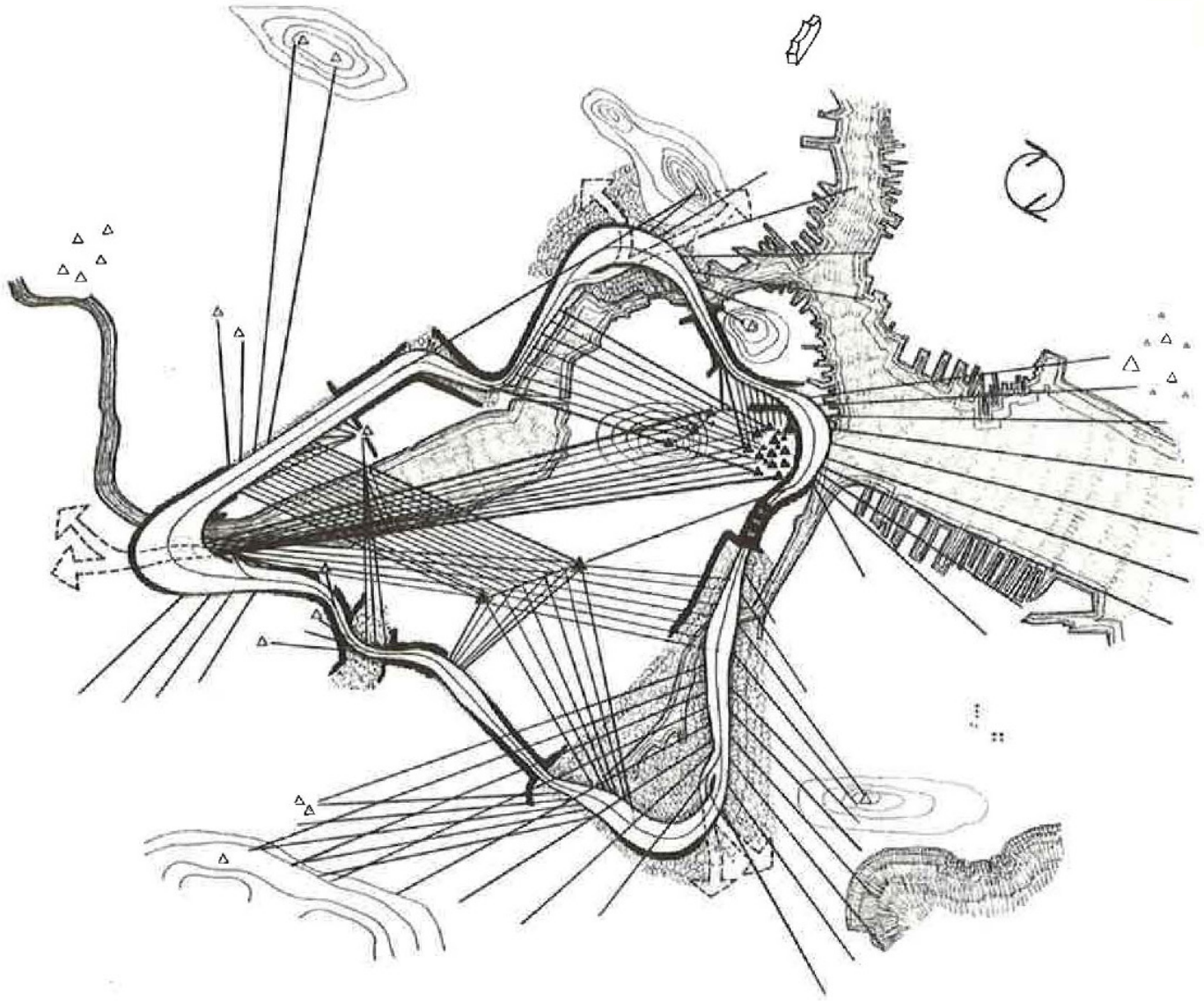


Fig. 23.08. Estudos da imagem e propostas de leitura para o Anel Viário de Boston. Autores: Appleyard; Lynch; Myer, 1965, p. 10. Reprodução.

189 Cf.: Ibidem


concrete wall
Fenway Park Stadium
Kenmore Square
Symphony Hall
Concrete Side Walls and Bridge
Gas Tank
RR Turntable
Key
Road movement
high
low
Confinement
View
Custom House Tower
Parking Garages
City Hall
Strip Lighting
Gas Tanks
Longfellow Bridge
MIT
Advertisements
Concrete Wall



e descidas; viradas à esquerda e à direita); um aparente movimento do campo de visão ("*apparent motion of the visual field*") e suas mudanças (passagens ao lado, acima, embaixo; rotações; translações; espraiamentos e contrações dos contornos e texturas; estabilidades e instabilidades; velocidades aparentes ou falta delas); e as características espaciais: presença e posicionamento de objetos acoplados à via, sua consistência e seu nível de circunscrição; proporções gerais do espaço circunscrito, escala a partir do observador e sua posição; qualidade da luz, sua intensidade e direção; relações dos espaços em sequência, por justaposição ou sobreposição; além da direção das vias principais, que condicionam os olhares.[190] A partir dessas constatações e da necessidade de uma leitura em conjunto da cidade, considerando o movimento do automóvel, ao final da análise, os planejadores realizam um estudo projetual em Boston, propondo um novo anel viário para a região do Mystic River. A região em questão (Fig. 23.08) trata de um grande ameboide excêntrico, que se sobressai da área consolidada, alcançando as porções leste, sul e norte da cidade (de cor cinza), e a proposta, por sua vez, aparece em um ameboide mais triangular (de cor preto).

O novo anel, que seria menor, um ameboide triangular que mantém a excentricidade do ameboide maior, visa a melhorar a orientação do motorista, bem como realizar conexões mais rápidas, intuitivas, e estar mais vinculado ao centro da cidade, pois nesse local, a vista "é sempre excitante".[191] Para isso, realizam uma série de comparações por estudos de qualidade da imagem, que indicam breves respostas aos problemas metodológicos apontados ao longo da obra. Nesse sentido, acerca das experimentações realizadas pelo trio de professores, é possível afirmar que elas não somente contribuem como renovada leitura urbana, mas também indicam um campo a ser conformado, com representações que vão além da gestualidade do desenho. Inserem, assim, uma percepção do movimento a partir de sua lógica engendrada pelo processo de reprodução audiovisual, reposicionando o campo dos deslocamentos no urbanismo.

190 Cf.: Ibidem, p. 21.
191 Cf.: Ibidem, p. 40.

A COMUNICAÇÃO E O SIMBOLISMO VIÁRIO: *LEARNING FROM LAS VEGAS* (1972/1977)

Remontamos a construção do campo cartográfico dos deslocamentos urbanos às transformações culturais das profícuas décadas de 1960 e 1970, a partir da incorporação mais intensificada na sociedade de circuitos comerciais, comunicacionais e de entretenimento, em especial daqueles ligados à lógica automobilística. Por sua vez, os rebatimentos desse contexto foram observados em manifestações estéticas, como na publicação *Learning from Las Vegas: the forgotten simbolism of architectural form* (Fig. 24.01),[192] um dos marcos da pós-modernidade no campo cultural, das artes e da arquitetura e urbanismo.[193]

A obra pode ser observada tanto a partir da profusão de manifestações daquele momento, como do contexto em que estavam inseridos seus autores, e, sob qualquer aspecto, tende a ser relacionada ao nome mais conhecido: Robert Venturi. Arquiteto e professor da Universidade da Pensilvânia, com experiências no campo projetual, pelo escritório Venturi and Rauch,[194] e amplamente conhecido pela publicação *Complexity and contradiction in architecture*.[195] Nesta, embora Venturi destacou a qualidade projetual de seus mestres modernos e se esforçou em enxergar suas obras a partir dos filtros de sua análise, e foi por meio dela que expôs suas



Fig. 24.01. Vista da Strip de Las Vegas (1968). Autores/Fonte: Venturi; Scott Brown; Izenour, 1988 [1977]. Reprodução.

192 Venturi; Scott Brown; Izenour, 1988 [1977].

193 Jameson, 1991.

194 A parceria inicial de Robert Venturi é com John Rauch, com quem funda o escritório Venturi and Rauch. Posteriormente, com a aproximação de Denise Scott Brown, em 1967, passa a ser Venturi Rauch and Scott Brown, e, por último e até o fim da carreira dos arquitetos, torna-se Venturi Scott Brown and Associates. Atualmente, o escritório possui nova formação e nome: VSBA Architects & Planners Architects, e liderança de Dan McCoubrey, ex-aluno de Venturi e Scott Brown. John Rauch, por sua vez, construiu seu próprio escritório em 1989, quando também passou a se dedicar à carreira de pintor, até os dias atuais.

195 Venturi, 1995 [1966].

principais ideias e críticas acerca do modernismo clássico na arquitetura.

Para ele, as obras modernas nunca representaram o que de fato fundou aquele movimento, como bem o fizeram a ciência, a literatura e a pintura modernas: elementos que valorizem a complexidade e contradição de seus campos. Haveria, para o autor, um problema na arquitetura moderna que não somente retiraria as especificidades dos locais, discursiva e projetualmente, como criaria outras "verdades", ao remetê-las a fabulações espaciais, desde palavras que concebiam os espaços – transparência, luminosidade, clareza, limpidez, retidão, etc. – à acepção material da forma, principalmente de concreto e vidro, conformando aos projetos um caráter de monotonia e homogeneidade.

> Tudo é dito no contexto da arquitetura atual, e, por conseguinte, certos alvos são atacados – em geral, as limitações da arquitetura e do urbanismo modernos ortodoxos e em particular os arquitetos triviais, que trocam integridade, tecnologia ou programação eletrônica como fins em arquitetura, os popularizantes, que pintam 'contos de fadas sobre nossa caótica realidade' e suprimem aquelas complexidades e contradições inerentes à arte e à experiência. Não obstante, o presente livro é uma análise do que me parece ser verdadeiro para a arquitetura agora, mais do que uma diatribe contra o que parece falso.[196]

Denise Scott Brown, por sua vez, teve uma importante contribuição para a realização de *Learning from Las Vegas*,[197] já que foi ela a responsável por introduzir na obra o contexto cultural estadunidense daquele momento, principalmente da aproximação às obras emergentes da pop arte,[198] bem como sua visão do planejamento urbano e patrimônio arquitetônico, áreas de sua atuação mais direta. Urbanista, professora e colega de departamento de Robert Venturi, sua leitura daquele momento se desdobrou em tentativas de compreensão do território urbano de Las Vegas a partir de leituras contextuais e também associadas às memórias, propondo uma revisão crítica aos próprios preceitos patrimoniais àquela altura, notoriamente, vinculados à monumentalidade e historicidade. Por fim, Steven Izenour, esteve presente como estudante nos ateliês investigativos para a pesquisa, participando efetivamente da organização, sistematização e construção da proposta geral da publicação.

A primeira edição da obra, de 1972, foi marcada pelo projeto gráfico de Muriel Cooper, diretora de arte do MIT, e se tornou um ícone de design gráfico, por possuir grande formato e exploração visual, entretanto, por conta disso, foi considerada de aquisição inacessível financeiramente por parte de estudantes e alguns outros interessados. Além do formato ampliado, nela havia mais imagens coloridas e em preto e branco do que na segunda versão, de 1977, e, de acordo com os próprios autores,

196 Cf.: Idem, p. 15.
197 Cf.: Ibidem.
198 Em entrevista ao programa The Drexel InterView, da Universidade de Drexel, em 2005, Venturi e Scott Brown afirmaram a importância das investigações da autora acerca da pop arte e o papel de cada um na elaboração do livro. The Drexel InterView, Universidade de Drexel. Destacamos a aproximação à obra de Ruscha, apresentada no capítulo 1, que, de modo mais evidente, torna a linguagem a partir do para-brisa do automóvel na leitura de superfície. Em 2004, inclusive, aconteceu uma exposição na Octagonal Gallery cruzando as obras de Venturi e Ruscha, na intitulada *Learning from... Ruscha and Venturi Scott Brown, 1962-1977*.

os objetivos desta eram, sobretudo, "mudar a ênfase do livro das ilustrações para o texto" e "remover o conflito entre" a "crítica ao design da Bauhaus e o design moderno do livro"; pois parecia que "o estilo moderno 'interessante' da primeira edição desmentia o assunto", tendo em vista o objetivo de crítica ao modernismo.[199]

O subtítulo criado para a versão de 1977, *O simbolismo esquecido da forma arquitetônica*, indica mais claramente que os autores procuraram estabelecer uma leitura da arquitetura do corredor comercial (*strip*) de Las Vegas, do simbolismo na arquitetura e da iconografia do espraiamento urbano (*urban sprawl*). Na edição de 1972, o livro teve três partes: *Uma significação para os estacionamentos A&P, ou aprendendo com Las Vegas* (*A significance for A&P parking lots, or learning from Las Vegas*); *Arquitetura feia e banal, ou o galpão decorado* (*Ugly and ordinary architecture, or the decorated shed*); e *Ensaios sobre o feio e o banal: alguns galpões decorados* (*Essays on ugly and ordinary: some decorated shed)*, sendo que esta foi suprimida na edição seguinte, que incorporava projetos do escritório Venturi and Rauch datados da década de 1960.[200] Desse modo, embora retroalimentadas, as duas partes do livro se configuram como, na primeira, um ensaio metodológico de apreensão do território e dos espaços de Las Vegas, e, na segunda, uma leitura de seu conjunto edificado a partir de teorias projetuais. Isso ocorre por meio de anotações de campo, conhecidas técnicas de leitura urbana (mapas de uso do solo, cheios e vazios, fluxos, etc.), fotografias, croquis e hipóteses que dão visibilidade a uma produção arquitetônica e urbanística específica, no contexto comercial.

Na primeira parte, caracterizada por uma leitura urbana mais abrangente da rua principal (*main street*) e do corredor (*strip*), os autores destacam pontos de conexão com a publicação inaugural de Robert Venturi, *Complexity and contradiction in architecture*,[201] consolidando seu pensamento crítico ao modernismo, especialmente: aprender com a paisagem existente, questionando-se o modo com que se enxerga o entorno e incorporando a contradição na arquitetura.

Para esse estudo, os autores se utilizaram de "valores e métodos comerciais", informando, de antemão, que buscaram realizar "um estudo de método, não de conteúdo", e se esquivando, deliberadamente, de aspectos sociais, políticos e ambientais da leitura urbana, o que fez com que a obra fosse recebida pela crítica de modo bastante difícil.[202] Foi nesse contexto que os autores investigaram os símbolos existentes naquela paisagem e produziram sobre ela também sínteses simbólicas (Fig. 24.02).

Tal qual visto em *The view from the road*,[203] *Learning from Las Vegas*[204] apresenta um ponto de vista do observador de dentro do para-brisa do automóvel. Na primeira obra, os pesquisadores tinham o objetivo

199 Cf.: Venturi; Scott Brown; Izenour, 1988 [1977], pref., p. XVIII. Em 2017, o MIT Press publicou uma versão fac-símile da primeira, de 1972, projetada por Muriel Cooper, "completa com um invólucro translúcido de vidro. Esta edição também apresenta um prefácio animado de Denise Scott Brown, relembrando a criação do livro e explicando as reservas dela e de Robert Venturi sobre o design original". MIT Press (website).

200 Cf.: Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003 [1988], p. 27.

201 Venturi, 1995 [1966].

202 Cf.: Frampton, 1997 apud Cruz, s/ano. Verbete "Aprendendo com Las Vegas". In: Cronologia do Urbanismo (website). Por conta desse posicionamento, os autores receberam muitas críticas, sendo as mais contundentes e conhecidas vindas de Kenneth Frampton (1997), ao afirmar, sobre a retórica dos autores, que enxergar uma "glorificação" da rua principal (*main street*), "que nos levaria a ver os estacionamentos A&P como os tapis verts de Versalhes, ou o Caesar's Palace de Las Vegas como o equivalente moderno da Villa de Adriano, é ideologia em sua forma mais pura."

203 Appleyard; Lynch; Myer, 1965.

204 Venturi; Scott Brown; Izenour, 1988 [1977].

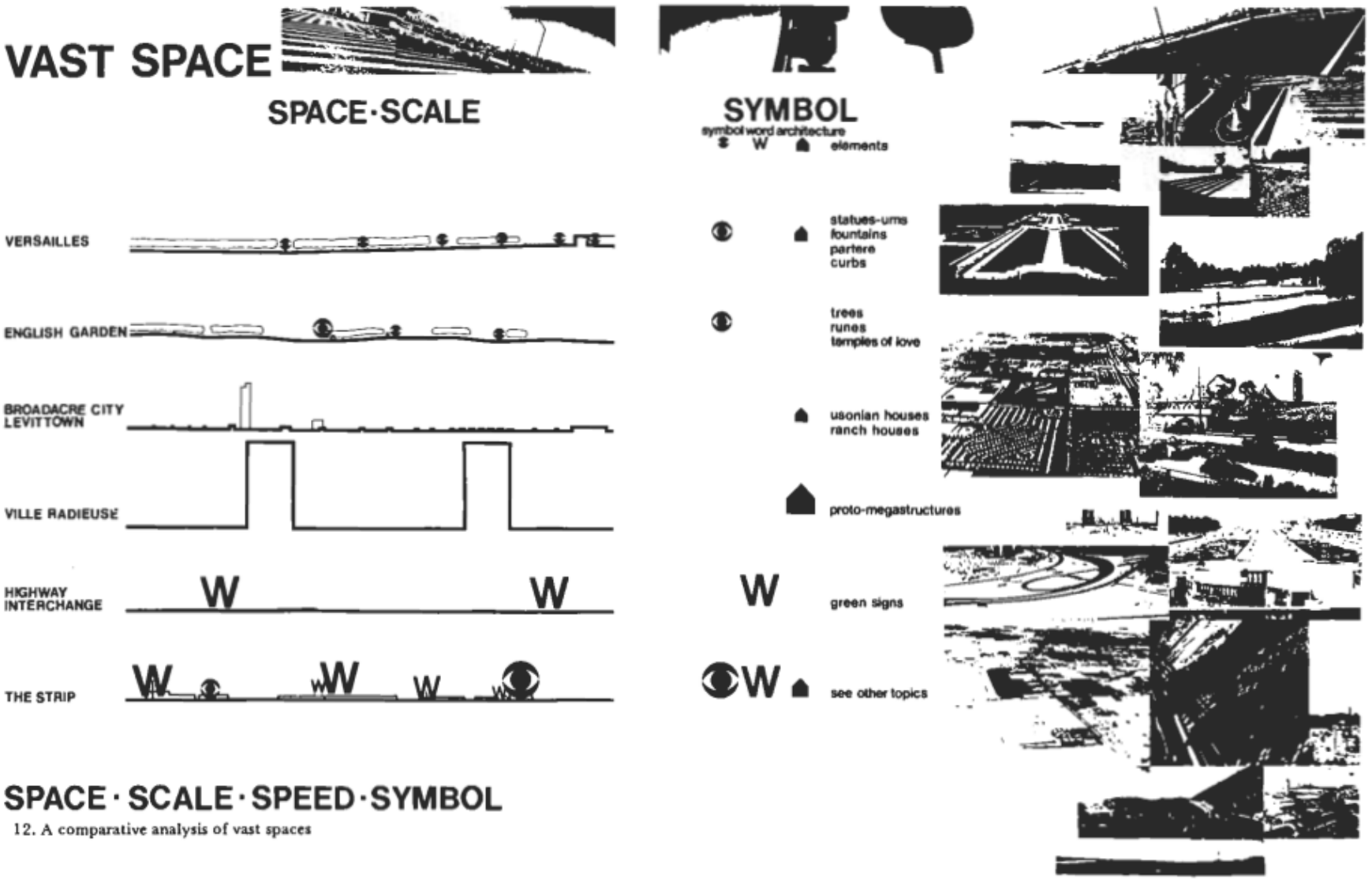


Fig. 24.02. Leituras simbólicas espaciais. Autores/ Fonte: Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003 [1977], pp. 32-37. Reprodução.

de sistematizar visualmente uma forma urbana em conjunto pelo deslocamento em um território veloz, em que as cidades se tornavam um estudo de caso. Já na segunda, diferentemente, havia a intenção de sistematizar visualmente uma forma arquitetônica em conjunto pelo deslocamento em um território veloz, existindo, portanto, a especificidade da cidade. E mais ainda: no caso de Las Vegas, há uma gradação da velocidade (ou "desaceleração"), já que, segundo os autores:

> A velocidade é o determinante do ângulo focal, tanto para o motorista como para os passageiros. O aumento da velocidade estreita o ângulo focal, resultando numa mudança visual do detalhe para a generalidade; a atenção desloca-se para pontos de decisão. As sensações corporais de velocidade são poucas em um carro. Dependemos da visão para nossa percepção da velocidade. Os objetos que passam por cima de nossa cabeça aumentam muito a sensação de velocidade. Las Vegas faz alguma tentativa de controlar a velocidade – de reduzi-la para que se vejam mais detalhes e, portanto, se compre mais?[205]

O momento transcrito acima é o único na obra em que é realizada uma ponte com *The view from the road*,[206] quando inserem sua percepção sobre deslocamentos numa estrada vinculada a "elementos estruturantes", como "a estrada, o céu, o espaço entre os postes e as faixas amarelas".[207] Creditam à velocidade dos deslocamentos a responsabilidade pelo modo como a visão se altera na paisagem, pois seu aumento resultaria "numa mudança visual do detalhe para a generalidade; a atenção desloca-se para pontos de decisão", já que, para eles, "as sensações corporais de velocidade são poucas em um carro".[208]

Esse caráter de aceleração e desaceleração aparece na obra em meio à especificidade da cidade de Las Vegas, proposto, principalmente, a partir de uma categoria que os pesquisadores criam para a "arquitetura vernacular":[209] a comercial, concebida pela imersão dos autores no universo dos artistas pop e pela incorporação de características comerciais, como a comunicabilidade e o consumo, que requereram a eles a leitura do feio e do banal. A dimensão do existente foi incorporada centralmente na pesquisa, por meio de um estudo iconográfico, com o objetivo de ser diferente dos modernos, que, segundo os autores, não se atentaram a isso suficientemente, mas demasiadamente às definições de arquitetura como espaço e forma, a serviço da estrutura e programa. Por isso, os autores se empenharam na aproximação a Las Vegas, suprassumo desse simbolismo, a partir de uma proposição de "arquitetura como símbolo", já que boa parte dos críticos "desconsiderou a iconologia contínua da arte comercial popular".[210]

Nas duas primeiras partes de *Learning from Las Vegas*, e também na segunda, apresenta-se uma ideia

205 Cf.: Idem, pp. 100-101.
206 Aplleyard; Lynch; Myer, 1965.
207 Cf.: Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003 [1977], p. 101.
208 Cf.: Idem, p. 102.
209 As outras categorias já existentes, colocadas pelos arquitetos, são: a primitiva – a chamada "arquitetura sem arquitetos", alusão à publicação *Architecture without architects* (1964), do arquiteto austríaco Bernard Rudofsky, a partir de uma exposição homônima no MoMA (novembro de 1964 a fevereiro de 1965) acerca da arquitetura vernacular –; a industrial; e a eletrônico-espacial, desenvolvida dos neobrutalistas e neoconstrutivistas. Os autores propõem essa incorporação de categoria por meio de um método comparativo entre a forma arquitetônico-urbanística de Las Vegas e de outras cidades do Ocidente. A principal argumentação trata do fato que, historicamente, a arquitetura é realizada como espaço controlado, como o caso da piazza italiana, em que há um fechamento na escala do pedestre. Entretanto, ao se percorrer a famosa Rota 66 – que liga Chicago, em Illinois, a Santa Mônica, na Califórnia e que foi símbolo da contracultura estadunidense durante a década de 1970, tendo sido desativada em 1985 –, ocorreria uma mudança radical dessa forma de controle, a partir de um espalhamento espacial que a desnorteia (Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003).
210 Cf.: Idem, p. 31.

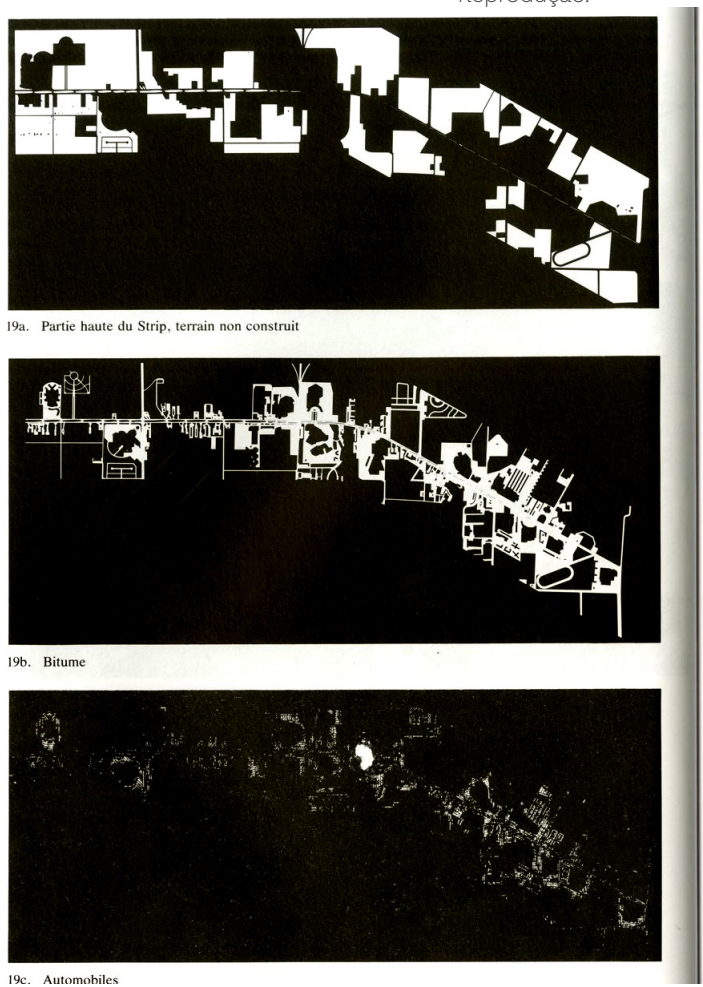
de arquitetura como símbolo, onde há, sobretudo, um sistema de comunicação e, principalmente, uma arquitetura persuasiva. Diversamente do espaço do bazar,[211] por exemplo, em que não ocorre uma sinalização, no corredor comercial (*strip*), trata-se de um complexo sistema de comunicação. Se nas estreitas ruas da cidade medieval europeia, a persuasão advinha de sentidos olfativos, na rua principal (*main street*), estaria na visão, a partir das vitrines para pedestres e dos letreiros para os motoristas. Em Las Vegas, move-se por uma "vasta textura expansiva: a megatextura da paisagem comercial",[212] que se configura pelas linhas de estacionamento, formas de orientação, padrões de calçamento, redes de postes de iluminação, cartazes na estrada etc.: "uma vez que as relações espaciais são feitas mais por símbolos do que por formas, a arquitetura nessa paisagem se torna mais "símbolo no espaço do que forma no espaço".[213]

Para compreender aquele "novo" sistema de comunicação, os autores propõem novas formas de leitura, que não somente relacionam croquis, fotografias e mapas, mas destacam problemas específicos de representação, intentando (re)(des) codificar Las Vegas. Nessas linguagens, o ponto de vista do observador está, praticamente a todo momento, de dentro do para-brisa ou acoplado à vista aérea, sem outra incorporação ao território. Ao elaborarem, por exemplo, os mapas de cheios e vazios de Las Vegas, observam a necessidade de aumentar a escala a partir da inclusão do estacionamento, de modo a inverter a proporção "sólido-vazio" por conta dos espaços abertos do deserto. Em representações que objetivam incorporar suas críticas, realizam diagramas contendo fotografias de topo ou da visada do automóvel; cortes esquemáticos e anotações (Fig. 24.03).

Por meio da fusão das fotografias e dos esquemas, e a partir de deslocamentos no território, os pesquisadores constroem uma cartografia dos símbolos de Las Vegas. Em *Comitê de Embelezamento do Corredor* (*Coucerning Strip Beautification*), a leitura ocorre pelos símbolos existentes na *strip*, separados entre agentes que contribuem e os que não para seu embelezamento. Desse modo, essa proposta cartográfica funciona, sobretudo, como montagem, numa dimensão de leitura de conjunto e justaposição.

Observamos nela uma série de grafismos dispostos: ao lado esquerdo, há o desenho esquemático do totem do cassino Stardust, dividido por uma linha de chamada e outra com duas cotas, uma na parte superior ("Heráldica"), com indicação de orientação para o motorista avistar de longe a marca, e outra na inferior ("Informação"), onde de fato estão inseridas as informações do local; ao lado do desenho, uma série de itens que os autores anotam como agentes que interferem no embelezamento da *strip*, marcados por aqueles que auxiliam ("*yes*") – como efeitos trazidos por fontes

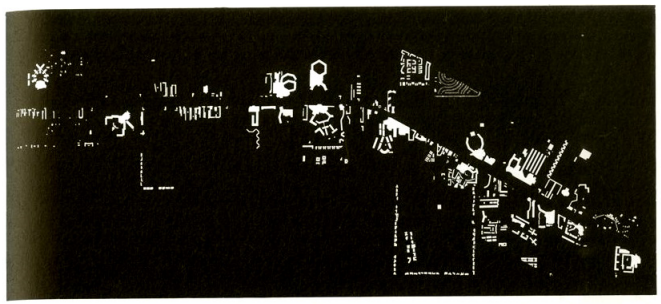
Fig. 24.03. Cheios e vazios do viário de Las Vegas e em justaposição a fotografias locais. Autores/Fonte: Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003 [1977], pp. 48-49. Reprodução.



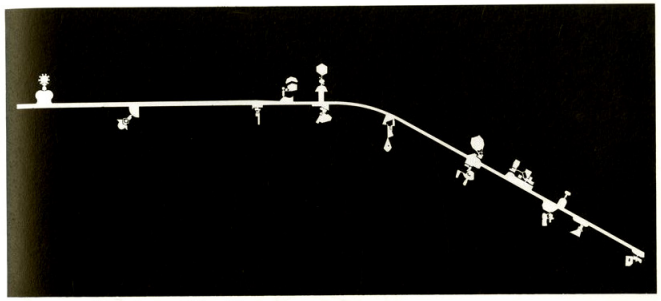
211 Diferentemente da denotação brasileira, o bazar aqui mencionado se refere a um espaço de mercado típico do Oriente Médio, geralmente coberto, bastante comum em locais islâmicos, em que se vende objetos raros ou exóticos. Trata-se de uma espécie de armarinho, no contexto brasileiro.

212 Cf.: Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003, p. 39.

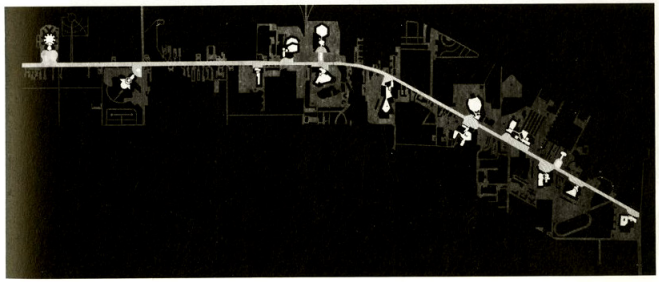
213 Cf.: Ibid., p. 33.



19d. Bâtiments



19e. Espace cérémoniel



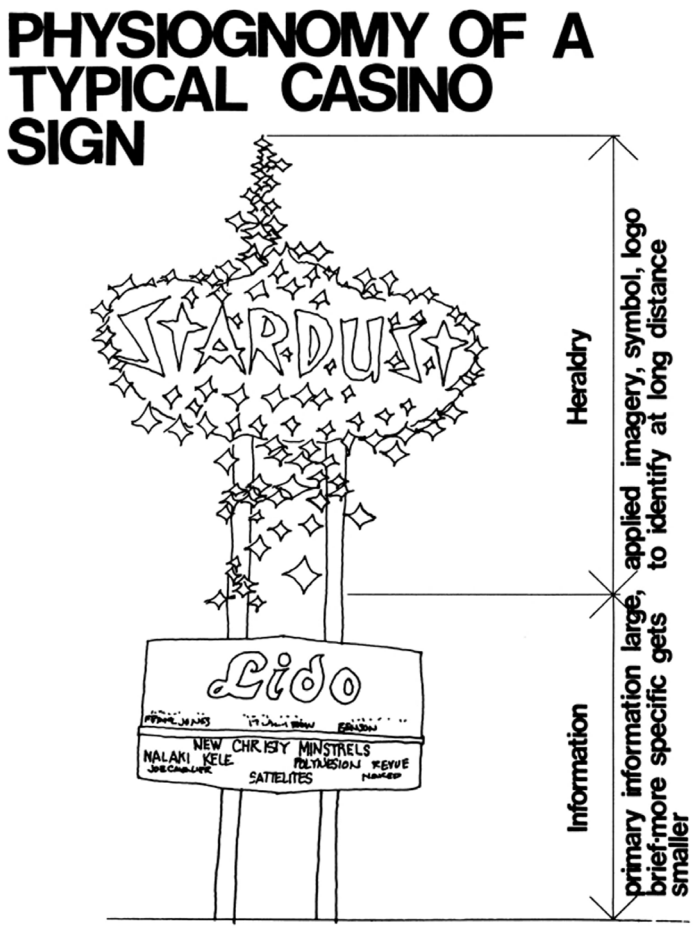
20. Le Las Vegas de Nolli

de água, eletrográficos, mosaicos e azulejos – ou atrapalham ("*no*"), como painéis publicitários; ao lado direito, um folheto turístico de Las Vegas; e, abaixo, uma pintura de Victor Vasarely,[214] que, como boa parte de suas obras, cria ilusões de ótica e remete a movimentos (Fig. 24.04).

Nesse sentido, é importante destacar que os pesquisadores assumem o diagrama como criação, pois, além de captarem imagens que supostamente são "mais fidedignas", a partir da fotografia, associam livremente às suas ideias referenciais e analíticas, obras de arte, fotografias e croquis, intentando, muitas vezes, dizer também através do existente.

Em *Types of Change / Change and Permanence* (Tipos de mudança / Mudança e Permanência), os autores se focam na discussão sobre o espraiamento urbano em Las Vegas por meio de duas fotografias, que datam vinte anos uma da outra (1940 e 1960). Por meio delas e um conjunto de diagramas, realizam análises pelas fachadas e planos, com os aumentos competitivos em sinais e símbolos, da mudança do corredor para um lugar, e do edifício para um signo; da evolução do estacionamento na avenida principal. Por sua vez, no mapa de uso do solo, há um problema de representação em sua elaboração e isso se aguça mais ainda no caso de Las Vegas: os usos são apresentados como pontos fixos, de modo que não aparece, em nenhuma medida, tanto por uma limitação de representação, quanto por grande dificuldade na compilação dessas informações,

Fig. 24.04. Foto-diagrama *Concerning Strip Beautification.* Autores/Fonte: Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003 [1977], pp. 39-40. Reprodução.



214 Victor Vasarely (1906-1997) foi um pintor francês e um dos artistas mais conhecidos da Optical Art (Op Art), que ganhou mais popularidade na década de 1960. Nesta pintura, *Planetary Folklore Participations nº 1*, originalmente colorida e exposta pelos pesquisadores em preto e branco, há a sensação de deslocamento, a partir de uma variação gráfica de figura-fundo.

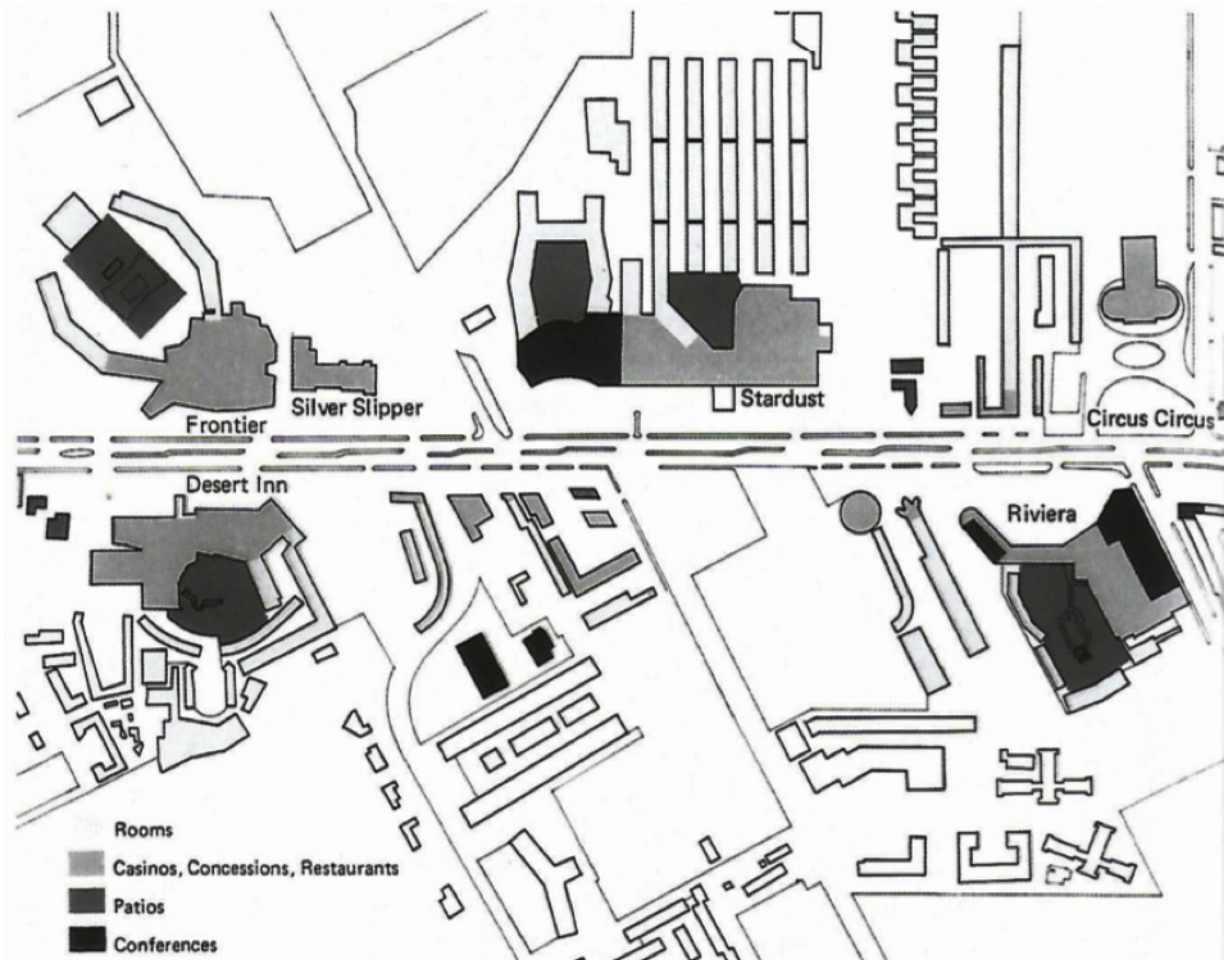
a dimensão dos deslocamentos. Para enfatizar isso, apresentam as concentrações que ocorrem na rua principal (*main street*), em que os cassinos se localizam ao longo de três ou quatro quadras, e os armazéns ferroviários, na cabeceira da rua, com distintos níveis de movimento (rua-cassino e rua-ferrovia); ao passo que o fluxo dos cassinos do corredor comercial (*strip*), no sentido sul, é menor (Fig. 24.05).

Em "Notas de ateliê" ("*Studio notes*"), final da primeira parte da publicação, há uma série de hipóteses e considerações sobre a pesquisa, que nos requer mais atenção, tendo em vista ser este o espaço em que se destaca a limitação dos meios representacionais escolhidos para a compreensão dos fluxos urbanos. Sobre as cartografias, os autores inferem que elas são limitadas para a apresentação completa do fenômeno, pois "são estáticas onde a realidade é dinâmica, são delimitadas onde ela é aberta, bidimensionais onde ela é tridimensional".[215]

Além do que não se apreende por completo, os autores passam também a compreender a necessidade de estudar "técnicas de abstração" para "demonstrar conceitos" e "esquemas generalizados" que aparecem em locais específicos, como trechos da malha urbana: "como podemos distorcê-las a fim de extrair um sentido para um designer?".[216]

O problema da virtualidade perante o controle, num mesmo contexto da simulação, também se coloca em

Fig. 24.05. Uso do solo do corredor de Las Vegas. Autores/Fonte: Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003 [1977], p. 52. Reprodução.



215 Cf.: Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003 [1977], p. 103.
216 Cf.: Idem. Compreendemos "designer" em seu sentido mais amplo, como planejador, arquiteto e urbanista.

"como diferenciar, em um plano, a forma que deve ser construída especificamente como mostrado e aquela que tem permissão para acontecer, dentro de certas limitações?".[217] Embora os autores se esforcem em produzir cartografias que justaponham imagens de arquivo, fotografias, desenhos e esquemas por eles criados, há, nas "notas de ateliê", passagens que deixam à mostra a necessidade de uma incorporação mais efetiva do deslocamento e da passagem de tempo: "como mostrar os fluxos e as correntes, ou a variação sazonal, ou as mudanças no tempo?".[218] Trata-se do único momento em que não só o tempo é pensado como categoria mais direta, mas também como há necessidade clara em associá-lo à imagem, sendo este ponto, para os autores, um problema de representação visual. Além disso, ainda neste momento, há uma inquietação acerca de um "senso ampliado" do "sistema",[219] quando se indaga sobre a necessidade de compreensão da "cidade como sistema de atividades". Os autores apostam na necessidade de avançar em outros meios técnicos, com objetivos de investigar importantes aspectos que, segundo eles, poderiam dar prosseguimento à pesquisa ou a outras, desde aspectos econômicos; de uso do solo; sistemas de transportes urbanos; bem como aspectos relacionados à especificidade urbana de Las Vegas. A análise representacional avança acerca da leitura dos controles e de suas permissividades, quando demarcam que:

> (...) sistemas de simulação urbana feitos em computador e vídeo abrem possibilidades de controle que podem ser testadas mediante a simulação de entornos.[220]

Trata-se de algo bastante semelhante ao que, atualmente, executa-se em práticas da engenharia de tráfego, com simulações controladas por tecnologias de geoposicionamento, sobretudo aquelas aplicadas através de sistemas como *Maps* e *Waze*, que indicam posições e seus deslocamentos, mas que, ao mesmo tempo, produzem vasto volume de dados sem filtragem ou edição. Para os autores, é importante investigar outras técnicas de representação – "cinema, grafismo ou outras" –[221] que qualifiquem tal complexidade, como a própria dinâmica do térreo dos cassinos, evidenciando o investimento em renovados estudos dos deslocamentos urbanos em territórios velozes.

217 Cf.: Ibidem, pp. 103-104.

218 Cf.: Ibid., p. 104. A título de esclarecimento, é importante considerar que, na publicação em inglês (1988), língua original, consta-se: "*How do you show fluxes and flows, or seasonal variation, or change with time*?" ("Como mostrar fluxos ou variações sazonais ou mudanças com o tempo?). Portanto, "*time*" diz respeito ao tempo, e não ao clima, "*weather*", em inglês.

219 Jameson, 1991.

220 Cf.: Venturi; Scott Brown; Izenour, 2003 [1977], p. 111. Destacamos aqui um ponto curioso, já que os arquitetos tentam criar uma categoria da arquitetura vernacular – a comercial – em que enaltecem sua característica descontrolada, a exemplo da então Rota 66, saudada pelos autores, por conter um espalhamento espacial que a desnorteia e a tornaria "descontrolável". Se àquela altura havia exaltação do "descontrole", parece-nos que, neste momento, o controle por sistemas de simulação urbana fica sugestivo.

221 Cf.: Idem.

A INCORPORAÇÃO DO MOVIMENTO NA ARQUITETURA: *THE MANHATTAN TRANSCRIPTS* (*EPISÓDIO 1: THE PARK*, 1977-1981)

No bojo das transformações pelas quais passava a arquitetura e urbanismo na virada dos anos 1960 e 1970, não só o campo da leitura urbana teve rebatimentos, como o da teoria projetual, observado de modo marcante em trabalhos acadêmicos, projetuais e experimentais do arquiteto suíço-francês Bernard Tschumi.

Influenciado por estudos pós-estruturalistas àquela altura,[222] Tschumi produziu na arquitetura reflexões que já ocorriam em outros campos disciplinares, como observado em suas colocações acerca da necessidade de se entender espaços para além de permanências, sobretudo, por fluxos e deslocamentos, e pelos tensionamentos nos significados socialmente produzidos.

Tschumi tem sua obra posicionada num local bastante específico nesse recorte temporal, em que se inserem as anteriormente citadas – *The view from the road*, *Learning from Las Vegas*, *Townscape* – e *The Manhattan Transcripts*.[223] Foi o período frente ao que o arquiteto apostou em "disjunções"[224] no paradigma da arquitetura moderna, tentando desmobilizar, em seu presente momento, uma série de binômios advindos dela, como forma e função; programa e contexto; signo e significado; em especial, preceitos que erigiram discursos-objetos de unidade, em forma e conteúdo, coesão, síntese e harmonia.

Seja no que diz respeito à obra acadêmica teórica, com sofisticada e contundente criação de conceitos, pela qual propôs uma arquitetura por meio de *espaços*, *eventos* e *movimentos*; seja projetualmente, na produção de relevantes projetos arquitetônicos, como o aclamado Parc de La Villette, vencedor do concurso de 1982;[225] seja ainda nas experimentações com outros campos estéticos, como arte e cinema, Tschumi marcou a arquitetura por uma revigorada visão do campo.

Conforme exposto no tópico anterior, principalmente, a partir de Robert Venturi, as críticas a alguns dos preceitos modernos já vinham sendo realizadas por outros arquitetos, as quais contornam mais claramente a pós-modernidade, no que diz respeito ao rompimento do par forma-função.[226] No entanto, Tschumi prosseguiu em importantes temas que emergiam culturalmente nas sociedades ocidentais, notáveis em suas aproximações ao campo da estética, e, talvez, sua obra torne ainda mais evidente o caráter "expandido" da arquitetura que começava a surgir nesse contexto, como apontou Vidler.[227]

> Após várias décadas de autonomia auto-imposta, a arquitetura entrou recentemente em um grande campo expandido. Contra o neorracionalismo,

222 Aqui fazemos menção, principalmente, às aproximações de Tschumi a Derrida e Foucault.

223 Tschumi, 1994 [1981]. Embora, ao longo deste tópico expliquemos a obra do autor, para nossa abordagem, ao realizarmos as reflexões e análises, utilizaremos o capítulo 1: *The Park*, que trata de modo mais evidente sobre deslocamentos.

224 Tschumi, 1984.

225 Contextualizado em meio à época dos concursos públicos promovidos pelo governo francês de François Mitterrand (1981-1995). Em 1982, aconteceu o concurso de projeto para o Parc de la Villette, tendo Bernard Tschumi se consagrado vencedor e o projeto muito bem recebido pelas pessoas que o frequentaram.

226 Sobre esta discussão, especificamente, recomendamos a proposta na tese de doutorado de David Sperling (2008), que relaciona Aldo Rossi (1966), Robert Venturi (1972) e Bernard Tschumi (1994b), a partir das operações desses arquitetos, cada qual a sua maneira, em realizar outros programas de arquitetura e urbanismo, que colocam em desconexão os preceitos clássicos de forma, função e usos (Cf.: Sperling, 2008, pp. 22-23).

227 Cf.: Vidler, 2010, p. 244.

> a teoria da linguagem pura e a febre da citação pós-moderna, a arquitetura – como a escultura algumas décadas antes – encontrou uma nova inspiração formal e programática em uma série de disciplinas e tecnologias, de arquitetura da paisagem até animação digital. Onde os teóricos anteriores tentaram identificar bases únicas e essenciais para a arquitetura, agora multiplicidade e pluralidade são celebradas, como fluxos, redes, e mapas substituem grades, estruturas e história.

Tschumi é considerado o arquiteto que, de maneira mais contundente, "materializou pontes com o pensamento deconstrutivo",[228] nesse grande processo de expansão do campo da arquitetura e urbanismo. Para ele, a arquitetura só acontece se houver evento e programa, e essa relação ocorre a partir do modo como ela é representada, nomeado por ele como *notação arquitetônica*, que se constitui por sequências relacionadas por: método de trabalho; justaposição de espaços reais; e relações intrínsecas ao que se desenvolve no programa, que, a seu modo, também dependem de outra relação para a constituição da experiência arquitetônica, formada por evento, espaço e movimento.[229] Desse modo, para ele, a arquitetura deve tornar visível aquilo que sempre esteve fora dos seus interesses: os entres e interstícios, formados por *eventos* e *movimentos* que escapam à forma e função arquitetônicas.

O *evento*, nesse sentido, configura-se como um acaso no programa arquitetônico, o que há de particular nele, sendo tão relevante para o autor, a ponto de ele inferir que, talvez, toda arquitetura trate de eventos de amor e morte.[230] O *espaço*, por sua vez, não seria particularidade da arquitetura, existindo de outros modos (como no cinema, teatro ou poesia, por exemplo), sendo, portanto, mais um estado da consciência enquanto estrutura social e política do que um ambiente físico. O *movimento*, por fim, seria característico da fluidez, ação, desdobramento, desenvolvimento ou "deslizamento"[231] nesse espaço, que, segundo o autor, quanto mais abundância de eventos tiver nele, maior tende a ser sua qualidade.

Por conta da originalidade na forma de ver – ou de querer ver de um modo que ainda não havia sido visto –, Tschumi se aproxima ao campo do cinema, em especial, quanto aos modos com que este representa os eventos, e pelo modo como se desdobram os movimentos. Talvez esteja no cinema a relação que evidencie mais essa visão, quando se é inserida a partir de sequências narrativas; e é essa operação que, das obras tratadas até aqui, aparece mais evidentemente em *The Manhattan Transcripts* (Fig. 25.01).

Concebido originalmente para ser exposto em "espaços ao vivo" (*live spaces*),[232] *The Manhattan Transcripts* surge como um projeto experimental de Bernard Tschumi, entre 1977 e 1981. Formado por grandes painéis fixos em paredes, e em sequência, conformavam um espaço cujo deslocamento do

228 Cf.: Hays In Damiani, 2003, s/p apud Sperling, 2008, p. 33. O pensamento deconstrutivista é bastante explorado na obra de Tschumi, a partir da compreensão do desmembramento de noções e investimento em outras formas de compreensão/reinvenção de conceitos.

229 Tschumi, 1984; 1981.

230 Tschumi, 1984, s/p. "*Other phantasms were occasionally used to underline the fact that perhaps all architecture, rather than being about functional standards, is about love and death*"

231 Tomamos emprestado palavras de Sperling (Cf.: 2008, p. 10), que aponta a antevisão conceitual de Tschumi acerca do maior engajamento espacial dos sujeitos em ambientes digitais, sobretudo, do próprio modo de projetar arquitetura: "Tschumi produziu um número considerável de textos, os quais se mantêm atuais. Sua atualidade pode ser atestada pelo desdobramento (e, pode-se dizer, deslizamento) de algumas de suas concepções no interior da disciplina com a introdução dos meios digitais e pelo uso, mesmo que com sinal trocado, de estratégias projetuais similares na concepção de espaços dirigidos ao consumo".

232 Cf.: Tschumi, 1984, p. 6.

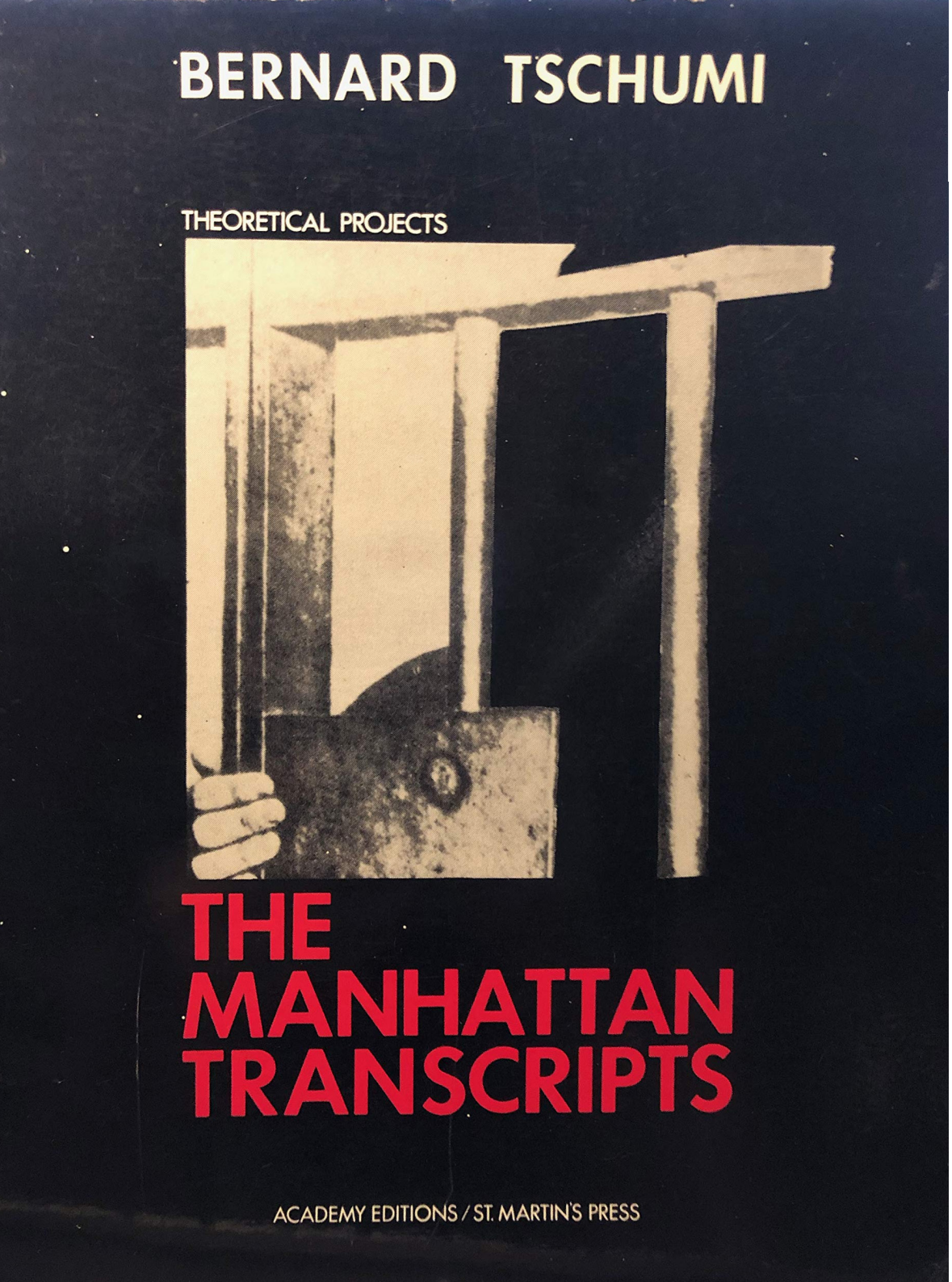


Fig. 25.01. *The Manhattan Transcripts* (1983). Autores/Fonte: Tschumi, 1994. Reprodução.

espectador em galeria, necessariamente, daria movimento à obra, o que se aproximaria às estratégias da montagem cinematográfica. Com a primeira exibição em galeria do trabalho, em 1978, no Artists Space, em Nova Iorque, os painéis apresentavam "notações de arquitetura" que intentavam tornar visíveis o que era deixado de fora das tradicionais representações de arquitetura: os eventos banais do cotidiano.[233]

Vistos em conjunto, os episódios podem configurar um caráter mais fragmentado à obra, o que, por um lado, dialoga mais diretamente com a crítica de Tschumi à suposta coesão e unidade presentes no moderno; e, por outro, podem facilitar suas atualizações para outro formato gráfico, visual e audiovisual. Por conta disso, sua publicação em livro pode ser realizada, em 1984, e, logo em seu prefácio, o autor afirmou que o formato estático dos painéis em sequência, desde o início, já sugeria uma forma-livro, que *transcreve*[234] sequências produzidas para galeria de arte numa narrativa formada por quatro episódios que tratam de eventos ocorridos em locais de Manhattan: *O Parque*, *A Rua*, *A Torre* e *O Bloco*.

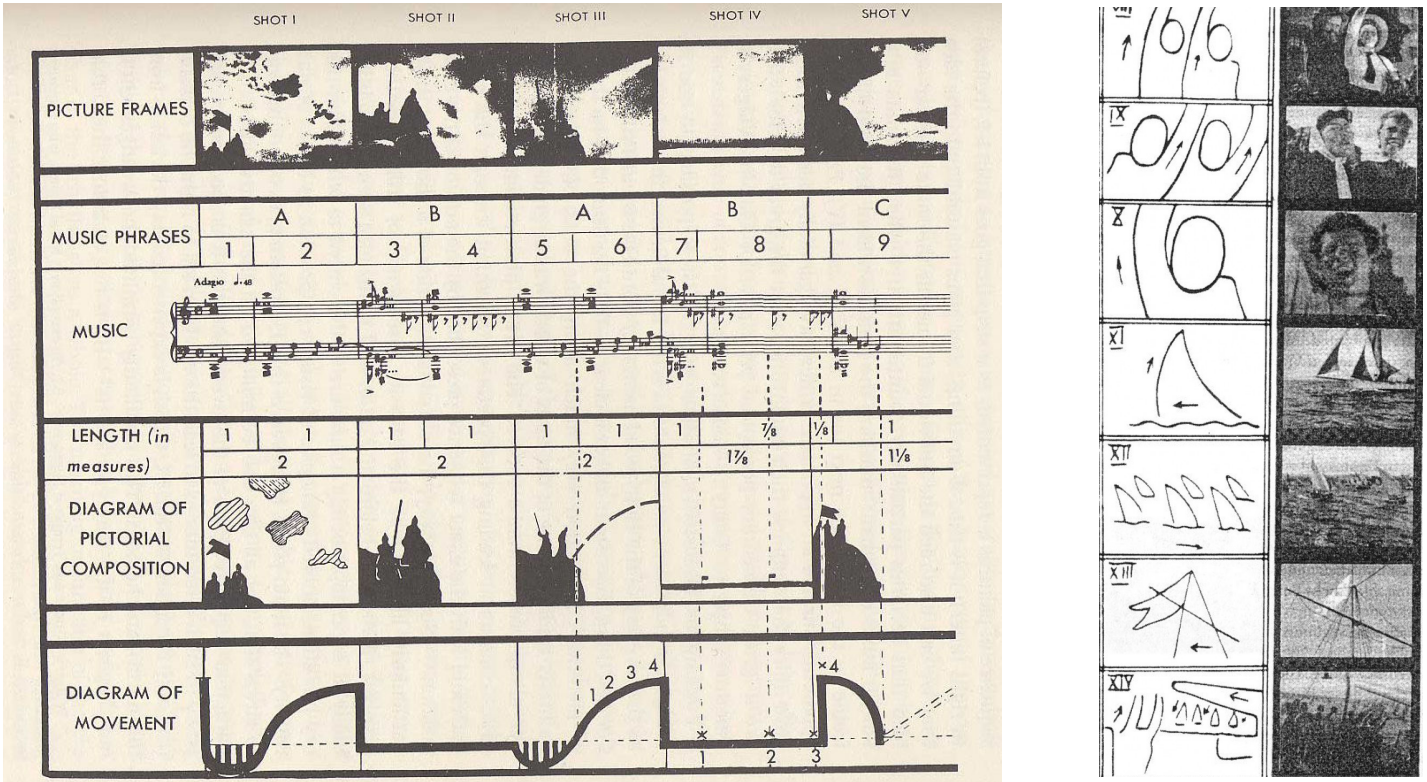
233 Sperling, 2008.

234 Em um sentido mais geral, o ato de transcrever, por si só, caracteriza-se como copiar ou reproduzir, mas também trazer de novo para outra escrita. Nesse sentido, as transcrições ("transcripts") de Bernard Tschumi, consistem em estratégias de trazer, de outro modo, algo que aconteceu enquanto evento, para o campo da narração imagética.

Nelas e por meio delas, Tschumi coloca, num mesmo plano, movimentos de sujeitos que se deslocam nos espaços e os eventos que neles ocorrem. Isto acontece por meio de cortes, vistas e plantas baixas, bem como por fotografias dos espaços e dos gestos dos sujeitos próximas e também distantes dos personagens. No entanto, diferentemente de uma narrativa linear, as imagens produzidas pelo arquiteto realizam uma original proposição de montagem, objetivando tornar condicionante à sua compreensão a "não-coincidência entre significado e ser, movimento e espaço, homem e objeto".[235] Tschumi apostou que o leitor seria aquele que poderia realizar as conexões entre os três quadros de cada fita, que foram numerados como 1, 2 e 3, apresentando, respectivamente, uma fotografia, uma planta e um diagrama de movimento. Cada fita funciona, assim, como um fotograma e, no total, compõem 24 quadros, fazendo alusão à velocidade do rolo de filme (24 quadros por segundo).

A conjetura experimental de Tschumi em *The Manhattan Transcripts* parte da perspectiva de que os desenhos arquitetônicos produzidos em representação não tratam de projetos reais, tampouco de fantasias, mas de leituras de uma dada realidade, em que são usados artifícios e técnicas específicas, como fotografias que capturam *eventos*. Logo, os modos de representação disso, as *notações*, formadas por planos, seções e diagramas, apresentam descrições espaciais e de movimentos

235 Cf.: Tschumi, 1984, p. 7.



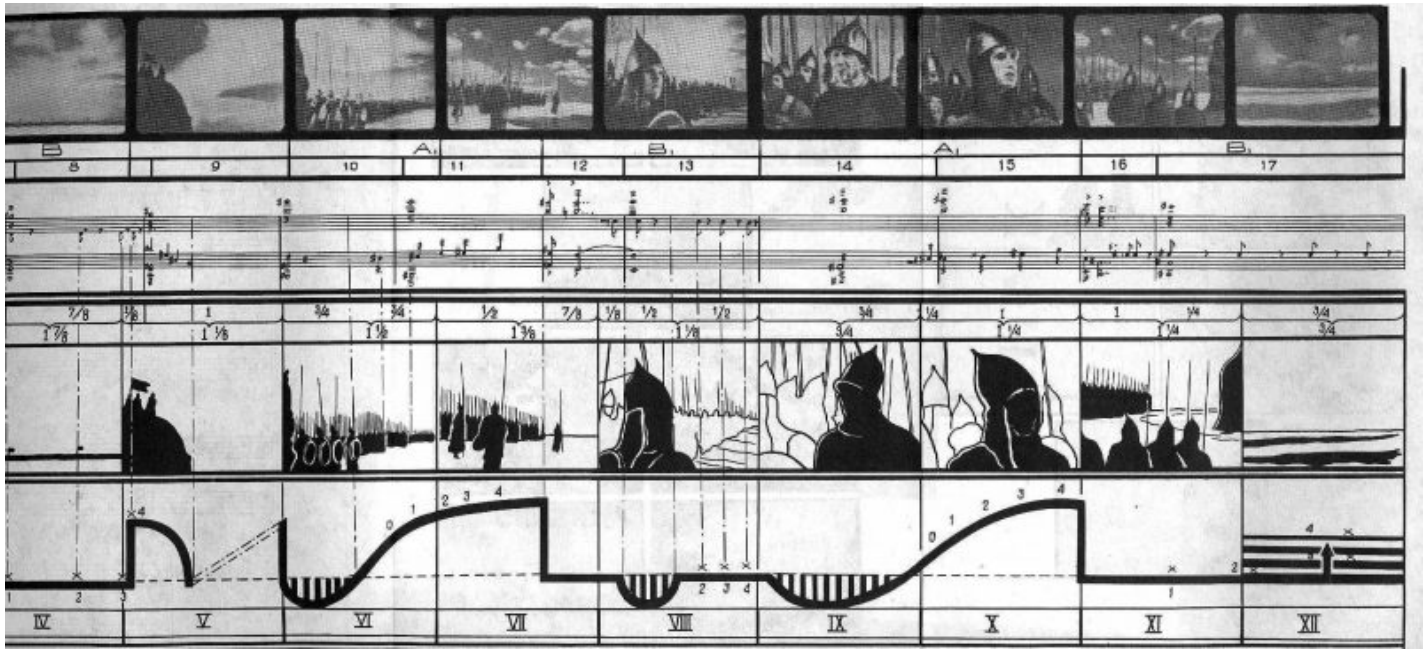


Fig. 25.02. *Diagramas de montagem para Alexander Nevsky* (1938) e *Battleship Potëmkin* (1923). Autor: Sergei Eisenstein. Fonte: Krukowski, 1970/rasa.net (website).

dos “protagonistas” “que se intrometem no ‘cenário’ arquitetônico”,[236] e que não se difeririam de estratégias de roteiro de obras audiovisuais, como as de Serguei Eisenstein (Fig. 25.02).[237] Nesse sentido, a captura dos *eventos* pode acontecer como fabricação audiovisual, o que pode requerer planos e montagens específicas pelas quais as *transcrições* podem acontecer. Para nossa reflexão, apresentaremos a seguir todos os capítulos de *The Manhattan Transcripts*, e, em seguida, daremos enfoque no primeiro deles, *The Park*, já que ele é o que incide mais diretamente sobre a noção de *deslocamentos*.

O primeiro episódio do livro-filme é *O Parque* (*MT 1 – The Park*), que contém notações de um assassinato, aparentemente no Central Park. Pelo “princípio dos três-quadrados” (“*three-square principle*”)[237] (Fig. 25.03), os painéis narram a perseguição de um assassino e sua vítima; o assassinato; as pistas que são deixadas; e como, a partir da leitura delas, acontece a captura do suposto homicida.

A operação realizada pelas *notações* dos três-quadrados reúne fotografias, que “dirigem a ação”, os planos, que “revelam manifestações arquitetônicas alternadamente cruéis e amorosas”; e os diagramas, que “indicam os movimentos dos principais protagonistas”.[238]

É a somatória dessas ações, planos, anotações e movimentos que constituem o espaço proposto

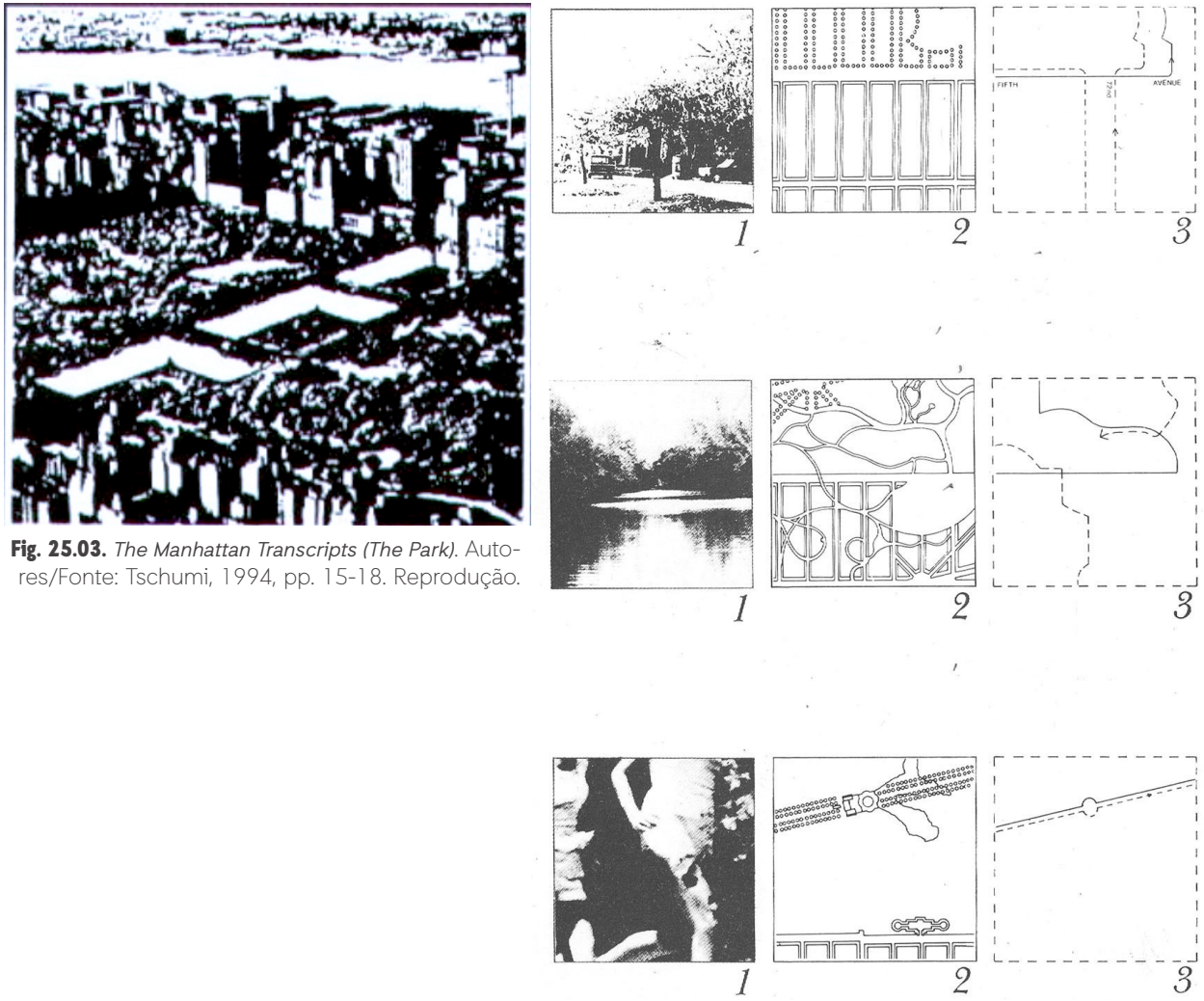


Fig. 25.03. *The Manhattan Transcripts (The Park).* Autores/Fonte: Tschumi, 1994, pp. 15-18. Reprodução.

236 Cf.: Idem.

237 A discussão sobre montagem cinematográfica presente nas obras estudadas até aqui e a aproximação a teorias de montagem, a partir de Serguei Eisenstein, serão retomadas a partir do terceiro capítulo.

238 Cf.: Ibidem.

por Tschumi em *O Parque*. As fotografias com sujeitos sem rosto e focadas nas gestualidades, bem como os desenhos que mostram zonas e não pontos específicos, e os diagramas de movimento dos personagens em cena não denunciam, mas sugerem e indicam, o que os personagens estão fazendo, de modo que a narrativa só acontece a partir da sequência, dada pela montagem. E é o deslocamento do sujeito em galeria e o folhear de páginas – e, eventualmente, a passagem de quadros, no audiovisual – que podem configurar essa leitura.

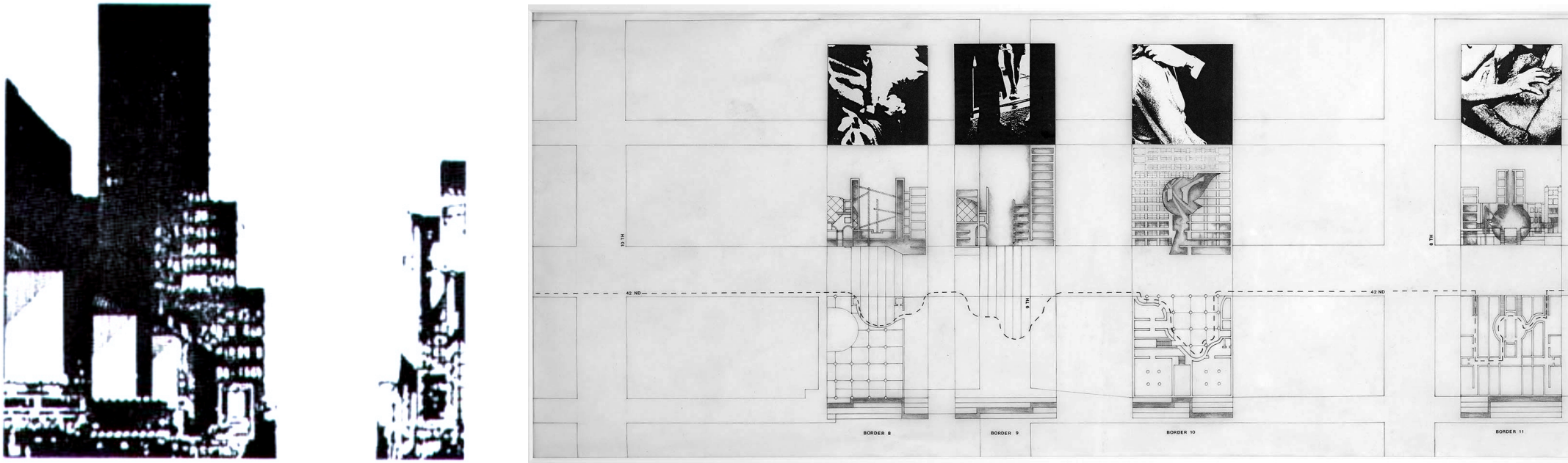


Fig. 25.04. *The Manhattan Transcripts (The Street).* Autores/Fonte: Tschumi, 1994, p. 25-30. Reprodução.

O segundo episódio, *A Rua – Travessia de Fronteira* (*MT 2 – The Street – Border Crossing*), narra um deslocamento na *42nd Street*, típica rua de Nova Iorque que liga o rio East ao Hudson, e contém em si diferentes "mundos", entre-espaços cujas especificidades os descrevem, como o edifício Chrysler, os prostíbulos, os cais abandonados etc. "Cada borda se torna um espaço com os eventos que ela contém, com os movimentos que a transgridem" (Fig. 25.04).[239]

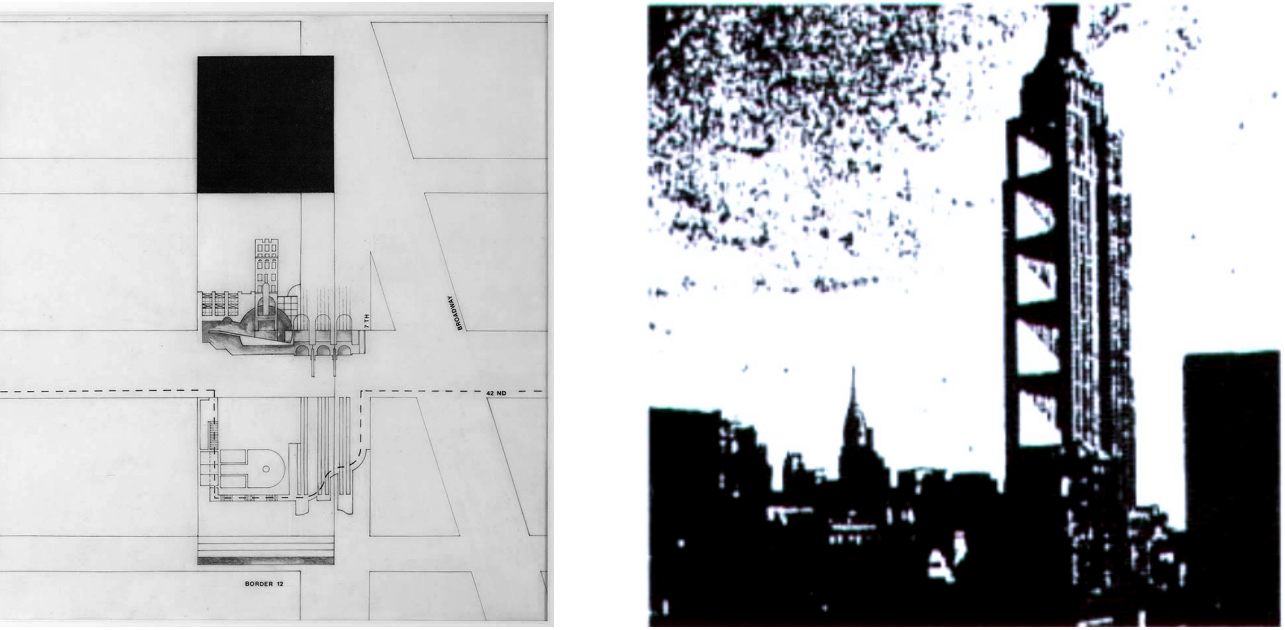


Fig. 25.05. *The Manhattan Transcripts (The Tower - The fall).* Autores/Fonte: Tschumi, 1994, p. 33. Reprodução.

f.: Ibidem.

O terceiro episódio, *A Torre – A queda* ("MT 3 – *The Tower – The fall*"), narra a queda de um sujeito do alto de uma torre de Manhattan e seu voo até chegar ao solo, e, quadro a quadro, mostra o movimento de seu corpo diante da gravidade. Apresenta a alteração radical da percepção a partir da queda, o que se reflete nas distorções do edifício. Para o autor, enquanto as primeiras partes (MT 1 e MT2) apresentam como os mais variados eventos podem acontecer na arquitetura e as "ambiguidades do enredo",[240] neste episódio, apresenta-se, de modo claro, a relação entre programa e tipologia (Fig. 25.05).

O quarto e último episódio *O Bloco* (*MT 4 – The Block*) apresenta cinco pátios internos de quarteirão (bloco) de cidade, em que aparecem "eventos contraditórios e impossibilidades programáticas". São constituídos por sujeitos que realizam acrobacias; patinam no gelo; dançam; jogam futebol etc.; e que, de algum modo, realizam atividades distintas das quais costumam fazer (Fig. 25.06). Ocorrem neles as "disjunções" entre movimentos, programas e espaços, em lógicas próprias, e essa heterogeneidade também produz uma singularidade espacial, devido aos aspectos mais improváveis desses encontros.

Em *The Park,* o eixo destacado é a tentativa do campo teórico da arquitetura em representar os deslocamentos no espaço, a partir de eventos que acontecem no cotidiano. Para nosso enfoque nos deslocamentos, destacaremos mais especificamente

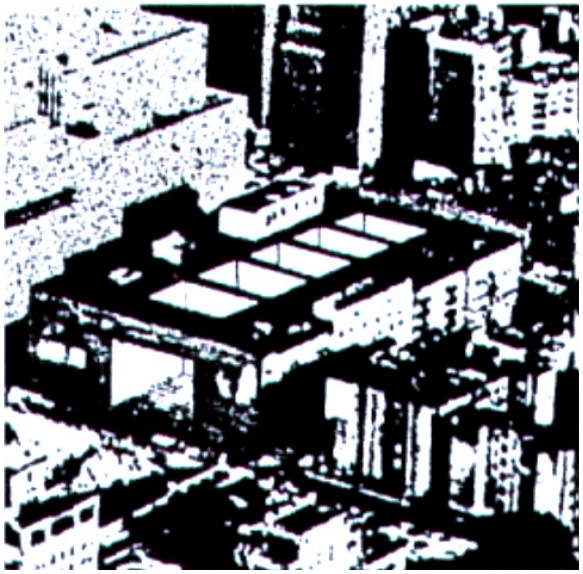


Fig. 25.06. *The Manhattan Transcripts (The Block).* Autores/Fonte: Tschumi, 1994, p. 45. Reprodução.



240 Cf.: Ibidem.

as operações realizadas no capítulo 1: *O Parque*, que inicia com o seguinte preâmbulo:

> Eles encontraram as transcrições por acidente. Apenas uma pequena batida e a parede se abriu, revelando os prazeres metropolitanos de uma vida inteira – prazeres dos quais eles não tinham intenção de desistir. Então, quando ela ameaçou correr e contar às autoridades, eles não tiveram outra alternativa a não ser impedi-la. E foi assim que ocorreu o segundo acidente – o acidente do homicídio (...). Eles tinham que sair do Parque – rápido. Mas um deles foi rastreado por inimigos que ele sequer conhecia – tampouco viu – até que fosse tarde demais.[241]

Os deslocamentos dos personagens no Central Park são representados por justaposição de dados de naturezas distintas, como fotografias dos gestos, plantas de topo ou diagramas de movimento. Se observadas individualmente, essas imagens pouco dizem sobre o que acontece nos espaços; e quando vistas em um conjunto, ainda não transcrevem em grande amplitude o que acontece, sendo necessário incorporar o movimento (seja do espectador em galeria ou do leitor folheando os papéis), quando parecem incorporar um certo tipo de cartografia dos movimentos.

Toda sequência do capítulo concentra conjuntos de três imagens que narram: a situação geográfica; a perseguição, mostrando duas pessoas correndo, desde abaixo do queixo até a altura do joelho delas, e ainda os braços delas em movimento; pernas de um homem que corre; um ponto de visada superior e externo a partir de um edifício e sua sequência; o corpo morto no chão; a chegada dos detetives; a inclusão de pistas sobre o ocorrido; a sequência das provas e evidências sobre o crime; e a prisão do suspeito (Fig. 25.07).

Embora assumamos algumas interpretações, Tschumi não categoriza, precisamente, locais, pessoas, personagens e ações. Em boa medida, muitas cenas sugerem algumas coisas, e outras, tanto pela imagem quanto pelo alto contraste do preto com o branco, caem em um nível de abstração maior, a ponto de gerarem dúvidas sobre os acontecimentos. [242]

A história narrada apresenta uma conhecida estratégia argumentativa, que leva do caos de uma perseguição seguida de morte, à investigação de detetives e chegada a um final feliz, em que um homicida é preso. Segundo McDonough,[243] a cena final, que mostra a fotografia de um edifício, representando toda lógica de controle presente na arquitetura – que, também, incide sobre a capa do livro – aponta a ironia da visão crítica de Tschumi como:

> (...) uma metáfora da arquitetura, como uma crítica à programação e funcionalização do espaço, à restrição do movimento dos corpos, à

241 Cf.: Ibidem, p. 14.
242 Solfa, 2010.
243 McDonough, 2002 apud Solfa, 2010.

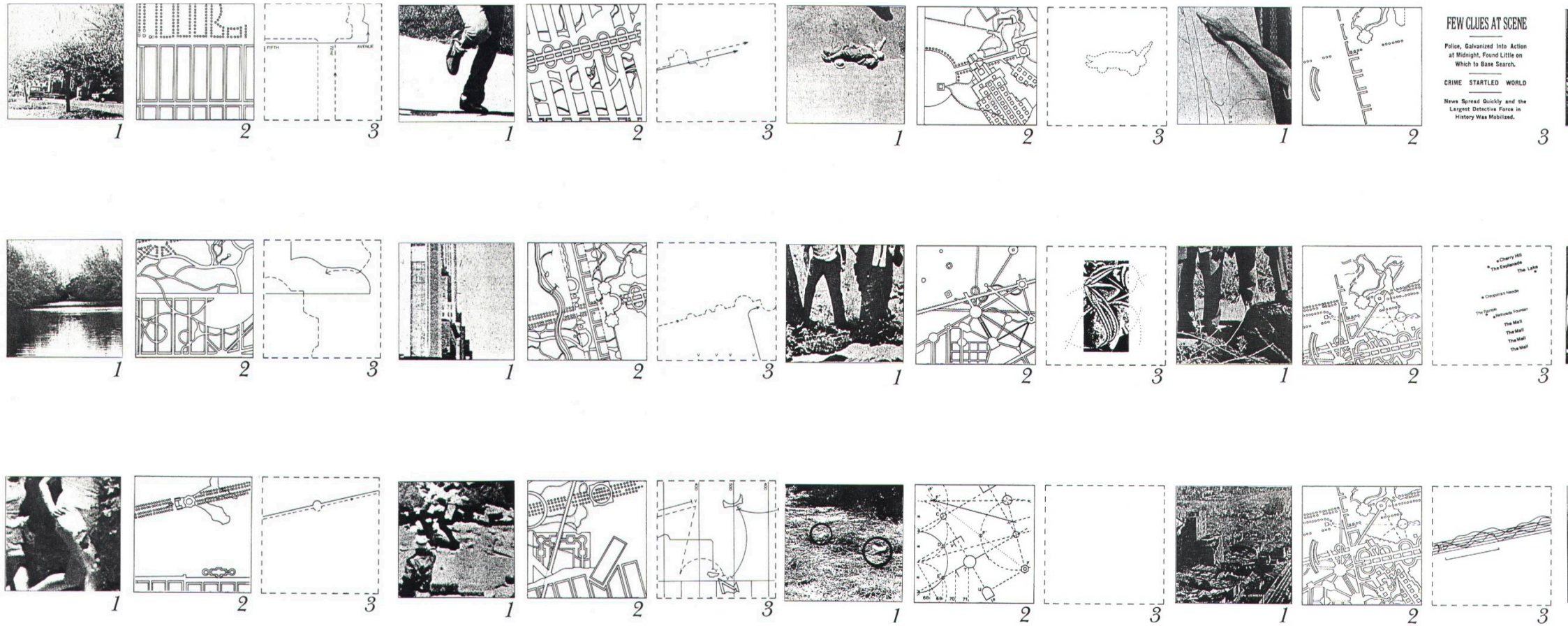
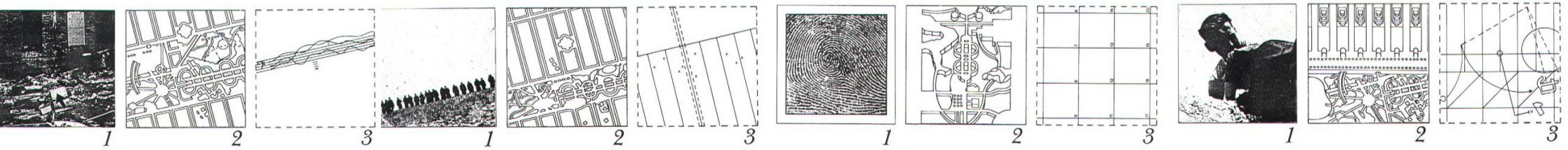
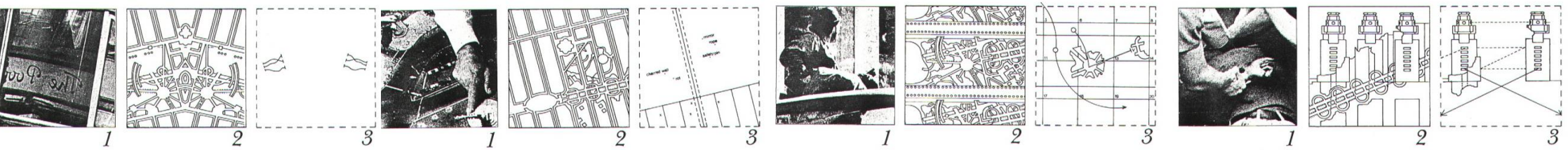
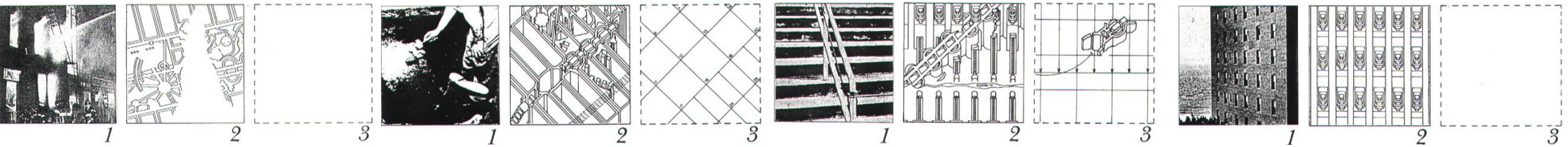


Fig. 25.07. *The Manhattan Transcripts (The Park - completo).*
Autores/Fonte: Tschumi, 1994, pp. 16-34. Reprodução.


1
2
3
1
2
3
1
2
3
1
2
3


1
2
3
1
2
3
1
2
3
1
2
3


1
2
3
1
2
3
1
2
3
1
2
3

> programação das atividades cotidianas no interior de um espaço projetado. [244]

A obra de Tschumi, portanto, não somente aponta uma contundente e acentuada visão do contexto dos anos 1980, acerca da emergência de novos modos de controle sobre os corpos,[245] os sujeitos e suas práticas, em termos de forma, a partir da estratégia de montagem de *The Manhattan Transcripts*, como também de conteúdo.

É por conta disso que consideramos tal obra uma inflexão diante das demais apresentadas. Tendo em vista as quatro obras destacadas, observamos como a arquitetura e urbanismo deixa importantes pistas para a conformação do campo das cartografias dos deslocamentos e a necessidade da compreensão de uma política do ato de cartografar. Nesse sentido, a seguir, investiremos na leitura do atual contexto da arquitetura e urbanismo, a fim de mostrarmos a necessidade de cruzamento das obras para, em seguida, traçarmos possibilidades de conexão entre elas por meio das formas visuais pelas quais elas se apresentam.

Isto ocorre a fim de que destaquemos pontas soltas nesse emaranhado que nos auxiliem a pensar possibilidades de atualização do campo do urbanismo, ao inter-relacioná-lo às transformações informacionais e cartográficas pelas quais têm percorrido o mundo em meio à velocidade dos deslocamentos, ressaltando suas características específicas. A intenção é pensar a cartografia dos deslocamentos como possível estratégia de atuação do urbanismo, entendendo especificidades de compreensão, partindo para a leitura conectada das quatro obras. Mas, para isso, entendemos como se configuraram aspectos-chave do campo, relevantes a esta pesquisa.

244 Cf.: Solfa, 2010, pp. 69-70.
245 O tema acerca do "controle" é retomado nos capítulos três e quatro.





CAPÍTULO 3

de deslocamentos visíveis a invisíveis no mapa

CARTOGRAFIAS E URBANISMO CONTEMPORÂNEO: DO GRANDE PLANO AOS SISTEMAS

Podemos assumir a produção de mapas como intrínseca à disciplina do urbanismo, sendo por meio deles que, ao longo do tempo, seu desenvolvimento e consolidação se tornaram mais evidentes, entre meados do século XIX e início do XX. Isto é notado a partir de um conjunto de ações que por sobre a disciplina incidiram, principalmente: a construção do metrô de Londres e o monumental e transformador projeto do Barão de Haussmann para Paris, em 1854; as teorias projetuais então em ascensão, marcadas nos mapas dos planos para Barcelona (Fig. 31.01) e Viena, em 1859; e a eclosão de uma prolífica variedade de publicações daquele período.[246]

Dentre elas, uma se destaca pela necessidade de se compreender a cidade antes de realizar projetos arquitetônicos e urbanísticos, sobretudo ao reivindicar a inserção do espaço construído no meio-ambiente. De modo bastante original, tal leitura parte de uma perspectiva evolucionista da cidade, especialmente no que tange o campo da biologia. Trata-se de *Cities in evolution*, do filósofo, biólogo e urbanista, Patrick Geddes, que destacou a necessidade de um "levantamento antes

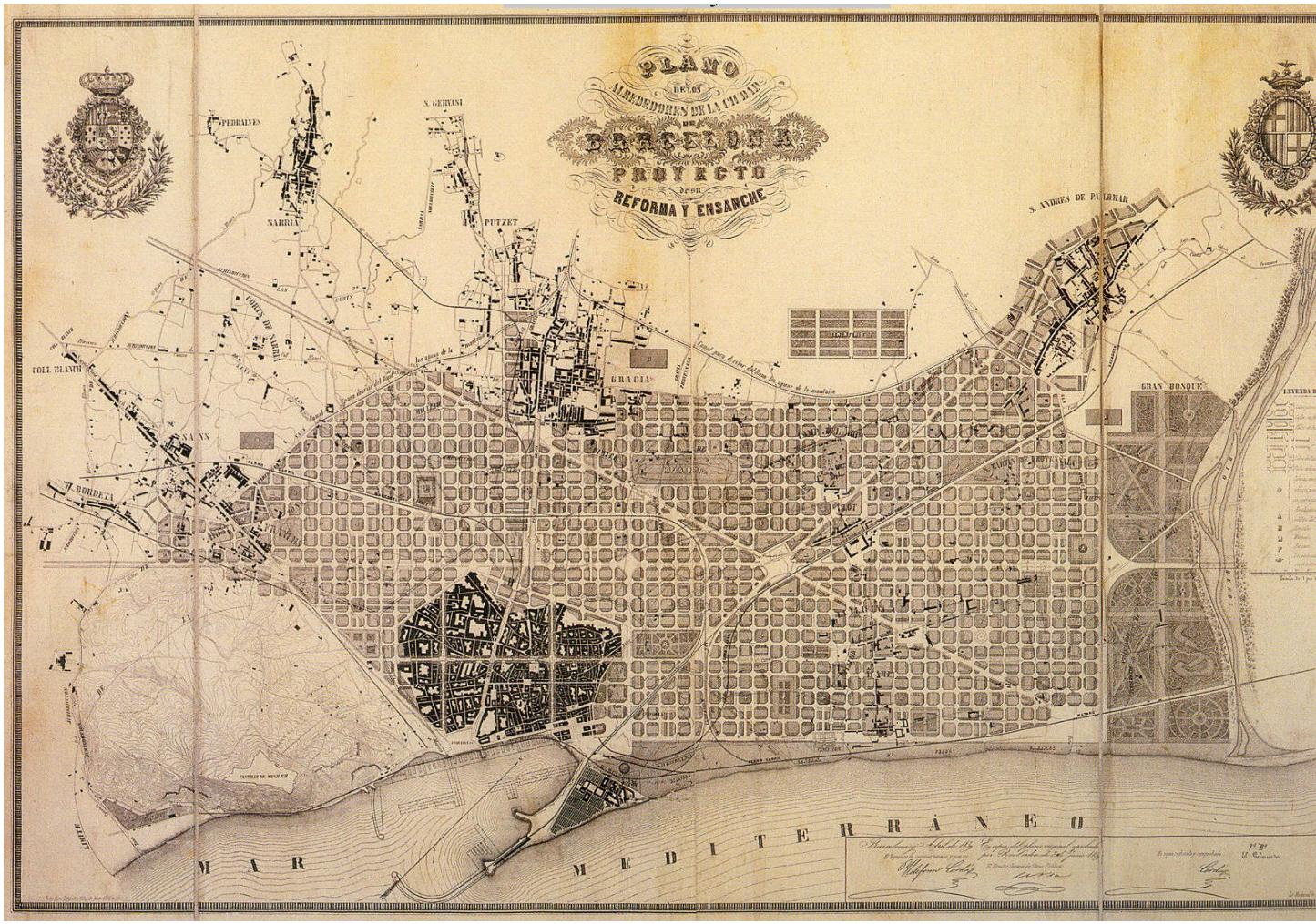


Fig. 31.01. *Plano Cerdá* (1860). Autor: Ildefons Cerdà. Fonte: Museu d'Historia de Barcelona (website/domínio público).

246 Podemos citar: *Teoría general de Urbanización*, de Ildefons Cerdà, formulada para defender os preceitos vigentes, além de ser o primeiro momento de utilização do neologismo "*urbanización*", (Barcelona, 1867); *Der Stadtebau nach seiner kunstlerischen Grundsatzen* (*Construção das cidades segundo seus princípios artísticos*), de Camilo Sitte, (Viena, 1889), que incorporou uma discussão estética para o urbanismo; *Moderne Architektur* (*Arquitetura Moderna*), de Otto Wagner (Viena, 1895), uma das primeiras publicações a fundamentar a arquitetura moderna; *To-morrow: a peaceful path to real reform / Garden cities of to-morrow* (*Cidades-jardins de amanhã*), de Ebenezer Howard (Londres, 1898); e *Der moderne Denkmalkultus* (*O culto moderno dos monumentos*), de Alois Riegl (Viena, 1903).



do planejamento", ou sua mais famosa tese, do "diagnóstico antes do tratamento".[247]

A obra de Geddes influenciaria uma geração de planejadores e historiadores da cidade, mas num momento mais tardio à sua publicação, já no contexto pós-Segunda Guerra, principalmente, nos EUA,[248] tendo servido como fundamental conceituação para se pensar a reestruturação das cidades.

> Os textos de Patrick Geddes estabeleceram a necessidade de amplo diagnóstico, antes da elaboração de planos, ainda que na época se esperasse que o plano emergisse do próprio diagnóstico.[249] As técnicas de análise de sistemas desenvolvida no pós-guerra e aplicadas nos campos militar, industrial e científico, estabeleceram bases para estudos analíticos sistemáticos.[250]

A estrutura metodológica apresentada por Geddes – "pesquisa-análise-proposta" – somente seria utilizada meio século à frente, e de modo crítico ao "paradigma do plano",[251] que, até então, vigorava por meio de pensadores de diferentes campos disciplinares, que acreditavam neste instrumento como transformação de uma lógica social em arquitetura e urbanismo, a partir do Movimento Moderno.[252]

A predominância do pensamento vigente aconteceu, principalmente, com a aplicação do suposto documento gerado das conclusões do IV CIAM com diretrizes gerais, mundialmente conhecido como *A Carta de Atenas*,[253] disseminado nas escolas de arquitetura e urbanismo, inclusive do Brasil. Se a teoria por trás das Cartas sofisticaria as diretrizes gerais de planejamento, a partir de uma ideia de organização funcionalista,[254] o controle pelos mapas se tornaria o meio por onde a discussão dos preceitos do documento transcorreria, articulada a um funcionalismo guiado pela ideia de eficiência, vigente na lógica industrial fordista.

O "grande plano", enquanto modo de realizar cidades a partir de uma visão única – como um desenho físico ou um tipo de projeto urbano a ser alcançado em um determinado momento – passou a ser bastante questionado, principalmente por aqueles que resgataram o pensamento de Patrick Geddes, entre 1950 e 1960.[255] Se o autor entendia a cidade como em constante evolução, processos subsequentes seriam por ele inspirados e proporiam o "planejamento sistêmico" e o "planejamento racional", por vezes, eram utilizados com objetivos semelhantes.[256] Sua ideia foi a de atuar:

> (...) como uma série contínua de controles sobre o desenvolvimento de uma área, auxiliados por mecanismos que buscam simular o processo de desenvolvimento de forma que esse controle possa ser aplicado.[257]

De modo mais efetivo, sob esse aspecto, Brian

247 Cf.: Tyrwhitt, 1994 [1949], p. 14. In Geddes, 1994 [1915].

248 Um dos principais interlocutores de Geddes é Lewis Mumford, que utiliza termos apresentados pelo primeiro, principalmente em *Technics and civilization* (1934) e *The culture of the cities* (1938). Além dele, podemos citar o fundador do Department of Landscape Architecture of University of Penn (UPenn), Ian McHarg, em 1956. Bastante próximo ao pensamento de Geddes, além de Mumford, contou, ao longo de uma década, com a presença de outros, como J. B. Jackson, Gordon Cullen, Louis Kahn, Aldo Van Eyck e Denise Scott Brown. Estes fizeram parte de uma geração que, no contexto dos EUA, englobaram, nos mesmos estudos, leituras da paisagem e proposições para o planejamento urbano.

249 Cf.: Pereira; Silva, 2000, p. 99.

250 Geddes, 1994.

251 O "paradigma do plano" está em concordância com as considerações que Flávio Villaça indica, a partir de Ermínia Maricato (2000). Para ele, desde 1930, o planejamento urbano (em todo o mundo) e seus respectivos planos, não têm relação com a prática, mas, configuram-se como "plano-discurso" (Cf.: Villaça, 2004 p. 183).

252 O Movimento Moderno desejava, sobretudo, ser a via possível para a sociedade, por meio da criação dos Congressos Internacionais de Arquitetura e Urbanismo, os CIAMs, entre os anos de 1928 e 1959, bastante centralizado em Le Corbusier, Walter Gropius, Sigfried Gidion, Josep Lluís Sert e Cornelius van Eesteren, debatendo temas únicos, caracterizando, de certa forma, a hegemonia de um pensamento (Cf.: Barone, 2002, p. 25).

253 A versão francesa é *La Charte d'Athènes*, de Le Corbusier, publicada em Paris, no ano de 1957, embora dois arquivos tentaram traduzir o que foi explicitado em Conclusões do IV CIRPAC sobre a Cidade Funcional, publicado em Barcelona (1933); e *The Town Planning Chart*, de Josep Lluís Sert, publicado em Cambridge (1942).

254 Mesmo que isto não fosse propriamente uma novidade dentro da disciplina, mas, sim, muito mais uma consequência, observado desde seu manifesto inaugural (I CIAM, em La Sarraz, Suíça, 1928), o urbanismo é entendido como "a organização do espaço geográfico no interesse do desenvolvimento natural da vida humana". Cf.: Guimarães, 1955, s/p apud Sampaio, 2001, p. 95.

255 Uma revisão no pensamento de Geddes aconteceu, principalmente, pelo Team 10, grupo crítico formado de dentro dos CIAMs, formado por Aldo van Eyck, Jacob Bakema e MARS, que organizaram o X CIAM (1956), e, devido a este fato, foram nomeados Team 10, grupo que, durante três décadas, visou à inclusão das pessoas e da escala humana em seus projetos, de modo inédito.

256 Hall, 2002.

257 Cf.: Idem, p. 6.

McLoughlin[258] propõe a cidade como um sistema composto por atividades humanas e espaços em que elas estão contidas, conectadas a partir de fluxos e canais de circulação. Por conta disso, é fundamental para essa abordagem ter uma equipe multidisciplinar no estudo, já que a cidade apresenta um caráter dinâmico e sistêmico. Haveria, portanto, a necessidade de se estabelecer novas formas de simulação deste desenvolvimento.

> A descrição do sistema pressupõe a definição de qual sistema interessa ao planejador. Este vai se constituir de variáveis consideradas relevantes para a compreensão da estrutura e comportamento dos sistemas existentes. O processo pode ser pensado como de modelagem do sistema e tem como resultado reduzir detalhes e complexidade do sistema a um modelo que possa ser manipulado e compreendido. O modelo então se baseia na teoria e, em planejamento urbano, tem como objetivo possibilitar uma compreensão melhor do comportamento dos sistemas urbanos.[259]

Por conta da necessidade de produzir tais sistemas, do avanço das tecnologias da informação e da geoespacialização dos dados, eles passaram a ser efetivados na virada global, a partir de 1980; e também por conta dos diversos procedimentos que englobariam conceitos, teorias e metodologias para compreensão dos espaços, como: a fotogrametria (e a impressora 3D),[260] os radares,[261] o banco de dados,[262] o sensoriamento remoto,[263] a computação gráfica, o CAD (*Computer Aided Design*, ou Desenho Auxiliado por Computador); e, mais recentemente, a tecnologia BIM (*Building Information Modeling*). E, em meio a isso, sua utilização por parte de um conjunto formado não somente pela arquitetura e urbanismo, como, também, pela geografia, geometria e geodésia, tornando-se possível o surgimento de uma área de conhecimento multidisciplinar conhecida como geoprocessamento. Mais diretamente, pela sigla GIS (*Geographical Information Systems*, ou, em português, SIG – Sistema de Informações Geográficas), a condensar variadas dessas práticas.[264]

O SIG é uma espécie de "modelização do mundo real", pois incorpora características e funções de outros (desenhos, mapas, maquetes, arquivos, imagens) e auxiliam à visualização de novas situações. Ainda mais definitivos que os demais modelos, o SIG é "um sistema – modelo – que representa outro sistema – sistema do mundo real".[265] Desenvolve-se, assim, a geotecnologia:[266] conjunto de técnicas e processos para estudos de territórios terrestres, de elementos naturais e construídos, como edifícios e cidades, em que organizam-se e analisam-se dados do espaço geográfico.

A dimensão sistêmica tomou forma e conteúdo nas cartografias e, com a proliferação dos mecanismos

258 McLoughlin, 1969.

259 Cf.: Pereira; Silva, 2000, p. 100.

260 É uma ciência que consegue extrair informações espaciais a partir de fotografias, sendo uma das técnicas citadas que mais vem se desenvolvendo nas últimas décadas. Recentemente, com o advento da impressora 3D, sua otimização foi ainda maior, com a capacidade de impressão de modelos bastante precisos às informações extraídas das imagens.

261 São dispositivos que conseguem detectar objetos a longas distâncias, utilizando, para isso, ondas eletromagnéticas. Os radares conseguiram solucionar problemas advindos de intempéries e características naturais de espaços geográficos que costumavam atrapalhar a visibilidade, como nuvens e copas de árvores. Desse modo, são muito utilizados para controle e orientação de tráfegos aéreos.

262 Banco (ou base) de dados é a principal fonte com a qual o sistema georreferenciado trabalha. Contém, geralmente, dados gráficos, que são pontos, linhas, polígonos, símbolos, etc.; e, também, não-gráficos, que podem ser as particularidades da pesquisa, como áreas de lotes, área construída, etc.; e podem ter, ainda, dados referenciados no espaço, como informações sobre propriedades e endereços.

263 Constitui-se por um conjunto de técnicas de captação e registro de imagens por satélites que fotografam e escaneiam espaços geográficos. Possuem diferentes tipos de sensores: nos satélites artificiais, podem ser ativos, quando a radiação é emitida por fontes artificiais; e passivos, quando a radiação é emitida pelo sol.

264 Cf.: Ibidem.

265 Cf.: Ibidem, p. 101.

266 Por meio da geotecnologia, é possível de se produzir fotos de satélite que, na leitura territorial, urbana e rural, podem auxiliar, por exemplo, na prevenção da quantidade de área rural a ser plantada, ou ainda auxiliar na avaliação da produtividade, prevendo e medindo safras, ao longo do tempo. Podem ser produzidas imagens ainda que auxiliem em estudos sobre riscos e impactos de crimes antrópicos na cidade e no ambiente rural, como desmatamentos, poluições e queimadas, dentre inúmeras outras possibilidades.

técnicos, nos dias atuais, é a mais conhecida e utilizada no urbanismo. Pensar cartografia neste campo é, praticamente, associá-la ao contexto do planejamento georreferenciado. De um lado, como dito, em muito, esta forma de compreensão vem contribuindo para leituras mais complexas em gestão e planejamento do território. De outro, quando ela resgata somente o caráter tecnicista e mediado do tipo de leitura das tecnologias SIG, costuma ser de uma perspectiva desencarnada do território, no que diz respeito à aproximação de quem experimenta mais de perto a realidade em questão. Tal perspectiva é marcada pela visão de topo mediada por instrumentos de georreferenciamento, que não dá conta de problemas mais internos e específicos e das histórias contadas por sujeitos nos territórios. O exemplo mostra a coincidência de (Fig. 31.02) incêndios em favelas e Operações Urbanas na cidade de São Paulo. Embora tais mapas apontem problemas específicos, há a necessidade de compreendermos relações internas a vista de topo. É por conta disso que visamos compreender o objeto de estudo desta tese – os *deslocamentos* – a partir de uma visão mais de dentro e aproximada da cidade. Por isso marcamos a importância das narrativas dos deslocamentos deixada como pista nas obras já citadas, entre 1960 e 1980, que emergem por procedimentos audiovisuais, num olhar mais detalhado sobre eles.

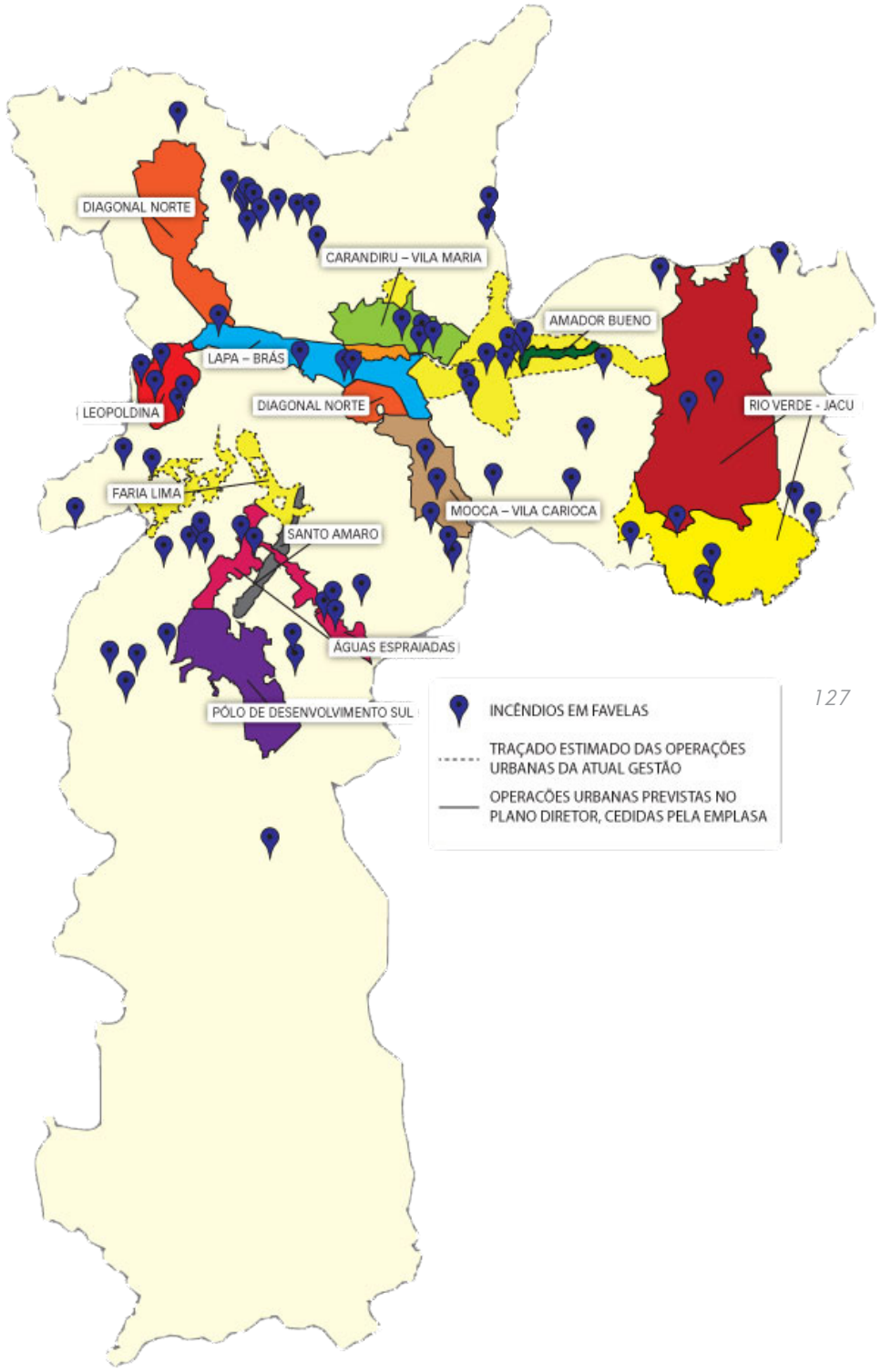


Fig. 31.02. *Relações entre incêndios em favelas e Operações Urbanas em SP (entre 2008 e 2012).* Intervenções sobre o mapa georreferenciado da Emplasa. Autor/Fonte: Rede Brasil Atual.

CARTOGRAFIAS DE DESLOCAMENTOS: PARA ALÉM DO QUE (NÃO) SE VÊ

Como destacado, ao longo do século XX, a arquitetura e urbanismo indicou diferentes problemas para o campo das cartografias, quando apareceu outra categoria para análises e leituras espaciais e urbanas: a dos *deslocamentos*. Isto ocorreu, principalmente, em diferentes formas de visualização, como fotografias e desenhos em sequência; diagramas e esquemas gráfico-visuais; produções audiovisuais; simulações urbanas; justaposições e combinações gráficas de distintas naturezas. Embora partam de temas, territórios e objetos diferentes, as obras estudadas – *Townscape*, *The view from the road*, *Learning from Las Vegas* e *The Manhattan Transcripts* – apontam inquietações e experimentações metodológicas que podem ser aproximadas, a partir de algumas novidades no campo representacional: as próprias imagens, cujos deslocamentos apareciam nos territórios urbanos; os modos de diferenciação dos mesmos em termos quantitativos e qualitativos; e as formas de incorporação deles próprios em suas narrativas.

São obras que, em boa medida, incorporaram renovadas visões sobre o território urbano, sobretudo, no que diz respeito aos modos de representação, cujas visibilidades apresentadas passaram a dialogar com outras, principalmente, a partir do audiovisual. Como estratégia de narração por meio de outros regimes de visibilidade para temas distintos, o audiovisual aparece em representações propostas pelos urbanistas, sobretudo, tal qual o mapa, como reforço de discurso e, por vezes, indo além, sendo seu próprio meio de construção, afinal:

> De formação histórica muito diferente, o cinema e a cartografia contam com muitos dos mesmos recursos e virtudes das linguagens que informam sua criação. Um filme pode ser entendido em um sentido amplo como um "mapa" que trama e coloniza o imaginário do público que se diz "inventar" e, por consequência, buscar o controle.[267]

Se uma das características presentes no mapa e no audiovisual é a possibilidade de engendrar discursos – o que, para distintos autores, configura-se, exatamente, como sua principal função: transformar o mundo em discurso –,[268] podemos afirmar que esse "urbanismo cinematográfico"[269] produziu novos discursos sobre essas visualidades.

Para refletir sobre essa discursividade presente no audiovisual, é preciso indicar aspectos técnicos, poéticos e políticos advindos desse processo, mesmo que de maneira resumida. De antemão, é importante considerar que, para sua realização, parte-se de um argumento a ser desenvolvido de maneira mais robusta no roteiro. Posterior à produção das imagens, o processo de montagem evidencia sua construção discursiva, já que há nela intenções que dizem respeito, especificamente, à seleção, edição

267 Cf.: Conley, 2007, p. 2, tradução nossa.
268 Metz, 1972; Xavier, 2005.
269 Miller, 2013.

e ordenação de cenas; às ligações entre imagem e som delas e entre elas; e às conexões entre elas, dadas a partir de uma sequência lógica previamente escolhida. Há, portanto, um preciso e repetitivo sistema de manipulação de imagens que devem ser conectadas de acordo com uma prévia ideia – e, se a ela contrapuser, deverá ser reposicionada, reeditada e repensada perante o todo, sendo, no limite, descartada.

Na criação audiovisual, portanto, há fundamentação de uma história a ser contada, produzindo-se uma ficcionalização, em que seu sentido ocorre pela correlação de forças entre a proposta do diretor e os olhos do expectador. Se, num primeiro momento, o "cinema-verdade" (*cinema verité*)[270] visou a realizar uma aproximação mais real e fidedigna ao que se apresentava pela interposição de imagens – algo que por muito tempo foi considerado como característica do gênero documentário –, foi sua possibilidade de figuração do real a partir do ficcional que o tornou ainda mais capaz de engendrar novos mundos.

Numa leitura sistematizada desse conjunto de obras, a fim de serem elencados aspectos que contribuam com possibilidades de expansão do campo da arquitetura e urbanismo, consideramos uma diferenciação temporal, sobretudo conceitual, nos processos pelos quais as sociedades ocidentais vêm sofrendo dos deslocamentos espaciais e urbanos. À luz das suas histórias – e fadados aos problemas das narrativas hegemônicas advindas desse formato –, retornemos aos períodos das manifestações dos simulacros:[272] da *contrafação*, entre o Renascimento (sécs. XIV a XVI) e o início da Revolução Industrial (séc. XVI), marcado pelos modos de fazer manuais; da *produção*, entre fins da Revolução Industrial (séc. XIX) a meados do século XX, quando havia o domínio industrial e o início do desenvolvimento dos meios de reprodutibilidade técnica; e da *simulação*, era dos códigos e signos, que vem até os dias atuais.

Na passagem da *contrafação* à *produção*, as cidades se confirmaram na lógica de reprodução do capital, e os modos de deslocamento a partir desses novos pontos de vista possibilitaram uma reestruturação na forma de planejar e construí-las. No entanto, até o momento anterior às obras-objeto da tese, presentes no campo das leituras urbanas da arquitetura e urbanismo, aspectos relacionados aos deslocamentos, quando considerados, apareceram mais como menção do que como condição ao que se apresentava. Por exemplo, as cartografias náuticas e terrestres inseriram símbolos e ícones em alusão a movimentos e percursos traçados por embarcações e veículos sobre rodas e trilhos.

Uma evidência desses aspectos eram os meios e veículos técnico-científicos desenvolvidos àquela altura, que apareciam em uma notória divisão espacial entre sujeito e meio técnico, sejam eles relacionados aos deslocamentos marítimos, terrestres ou aéreos. Ainda havia, em alguma medida, certa separação espacial e mental[273] mais

270 Olivieri, 2011. É a tradução francesa para *kinopravda*, série de documentários de cineastas russos, como Dziga Vertov, também utilizada pelos franceses Jean Rouch e Edgar Morin como homenagem a Vertov.
271 Cf.: Kiarostami apud Olivieri, 2011, p. 45.
272 Baudrillard, 1997.
273 Esta percepção espacial, em um sentido "mental" ou "consciente", por assim dizer, foi bastante abordada por diversos filósofos ocidentais, como Aristóteles, Kant, Hegel, Bachelard, e diz respeito a certa conformação da tradição ocidental advinda dos binarismos espaciais, do Iluminismo ao Modernismo (séculos XVI a XX), sob o ponto de vista de haver distinções claras entre sujeito e objeto; sujeito e espaço; homem e natureza; natureza e cultura; etc.

evidente entre o sujeito que conduzia ou era conduzido pelos meios de deslocamento e estes próprios. Entretanto, a partir do alargamento cada vez maior das formas de sermos vistos por outras visibilizações (satélites, internet, sistemas de georreferenciamento, geoposicionamento, etc.), essa separação foi se tornando mais difusa. Ou seja, engendraram-se, normalizaram-se e acoplaram-se de maneira mais eficiente e corpuscular as *imagens técnicas*[274] na vida cotidiana, que, mais do que nunca, condicionariam as formas de pensar, desejar, estar; e, mais ainda, de realizar as leituras das cidades.

Outro aspecto a ser considerado nesse problema se deve ao fato de que, mesmo após serem obtidos os meios técnico-científicos para se desempenhar essas análises, foi necessário transcorrer certo tempo para sua significação e penetração no imaginário social. O caso da acepção e do uso do meio técnico do audiovisual pelo cinema e, posteriormente, pela televisão, por exemplo, é emblemático. Surgido em fins do século XIX como experimentação técnica e poética, somente passou a ser utilizado de modo estético-político mais evidentemente décadas após sua descoberta, principalmente, pela *propaganda* dos governos totalitários europeus, entre os anos 1920 e mais ainda nos 1940. Com a intensificação da disseminação pelos veículos de mídia dos EUA, após a Segunda Guerra, repletos de narrativas fílmicas e de discursos advindos de noticiários e publicidades, manifestou-se o suprassumo da indústria cultural. Isso permitiu maior robustez e penetrabilidade do audiovisual na sociedade estadunidense – que influenciaria gerações das sociedades ocidentais –, na difusão do *American dream*, principalmente, a partir da consolidação do espraiamento territorial pelos subúrbios e da difusão subjetiva do sonho da casa própria.

Advindas dessas conjunturas, as manifestações estéticas foram acompanhando aquele momento, primeiramente, o movimento inglês, mais notoriamente amadurecido no contexto estadunidense, como a pop arte e a *optical art*, que passaram a reverberar em outras críticas ao contexto proveniente dessa transformação cultural. Essas confluências permitiram surgir experimentações estéticas, bem como um modernismo tardio tanto nos EUA, quanto na Europa, com a produção arquitetônica em larga escala, por meio de conjuntos habitacionais e equipamentos de infraestrutura urbana, principalmente por conta das cidades arrasadas pelas guerras.

No celeiro dessas experimentações na arquitetura e urbanismo, aos poucos, as críticas dos estudiosos da qualidade urbana a partir da morfologia e paisagem acabaram sendo inevitáveis, o que contribuiu para o surgimento de distintos movimentos, como já visto: o *Townscape* e suas inflexões mais tardias – da Europa para os EUA, na participação de Gordon Cullen, Hubert de Cronin Hastings, Ian Nairn, Jane Jacobs e Nikolaus Pevsner; as manifestações

274 Flusser, 1985.

contrárias ao caráter exacerbadamente modernista (ou da pós-modernidade), em que se consideravam os contextos como as reflexões trazidas por arquitetos como Kevin Lynch, Donald Appleyard, John Myer, Robert Venturi e Denise Scott Brown; e a necessidade de um esboroamento mais explícito de disciplinas, como as obras teórico-projetuais de Bernard Tschumi, as inflexões conceituais sobre a cidade contemporânea, em Rem Koolhaas, e a introdução a uma ideia de campo ampliado da arquitetura, por Anthony Vidler.

As contribuições desses arquitetos e urbanistas e de suas obras são primordiais para compreendermos o estado da arte das variadas formas de representação dos deslocamentos urbanos, fundamentalmente, para sua circunscrição num momento específico. Desse modo, torna-se fundamental que, perante o campo das leituras urbanas vinculado à arquitetura e urbanismo, realizemos ponderações críticas, e, para isso, partamos de uma revisão analítica das obras, sob aspectos relacionados aos problemas metodológicos de sua elaboração e de circunscrição de um campo próprio, o da leitura dos deslocamentos urbanos. Dividimos esta análise em duas partes: as semelhanças visíveis entre as obras, no que diz respeito à contextualização, atores e modos de narrar e executar os trabalhos, apresentadas em um caráter mais amplo e genérico; e as diferenças, com mais detalhes considerados, a partir dos seguintes tópicos: das camadas visíveis, acerca dos modos pelos quais a arquitetura, por meio das obras-objeto desta tese, efetivamente representou os deslocamentos; dos desdobramentos possíveis, que abarcam as possibilidades de atualização dos meios escolhidos para a representação das obras; e, por fim, dos fazeres compartilháveis, que trata do grau de abertura dos procedimentos metodológicos.

DAS SEMELHANÇAS E DIFERENÇAS ENTRE AS OBRAS

Das semelhanças

Para refletir sobre aspectos visíveis das obras, é necessário que demarquemos, brevemente, características político-sociais dos modos de representação das obras-objeto desta tese, propostos aqui pelo recorte dos sujeitos que as produzem. Trata-se de onde partem os arquitetos e intelectuais que produzem as obras aqui situadas, territorialmente – no sentido físico e geográfico –, mas, sobretudo, no sentido existencial,[275] sendo, assim, aspectos que incluem as abordagens mais diversas possíveis, objetiva e subjetivamente.

De tal modo, é fundamental indicar aspectos territoriais, simbólicos e subjetivos em comum, já que todas as obras estão situadas no eixo predominante Europa-EUA. Elas são elaboradas, majoritariamente, por urbanistas, homens, brancos – a única participação feminina é em *Learning From Las Vegas*, de Denise Scott Brown, mesmo assim, bem menos associada à obra quando comparada a Robert Venturi – e por objetos empíricos situados em cidades ricas (Nova Iorque, Los Angeles, Las Vegas, Boston, Hartford, Londres, etc.), sintomas já evidentes entre 1960 e 1970, fundamentais de serem circunscritos.

No que diz respeito às divisões dos problemas metodológicos, tomamos como ponto de partida as semelhanças também presentes nos modos de representação das obras enquanto objetos gráficos, cartográficos e/ou diagramáticos; e, mais propriamente, os meios pelos quais as pesquisas incluíram, em suas estratégias metodológicas, a dimensão dos deslocamentos. Tal agrupamento aconteceu, principalmente, a partir de técnicas presentes no campo audiovisual, em que se reproduziu o movimento: filmagem; montagem; decupagem; roteiro; escaneamento; imagem sequência; repetição de pontos de visada, quadro a quadro; e justaposições.

Na realização de peças fílmicas, os termos montagem, roteiro, decupagem e repetição quadro a quadro dos pontos de visada nos auxiliam a compreender essas leituras dos deslocamentos urbanos. Todas as obras abordadas, de algum modo, realizam essas operações, justapondo imagens em sequência, a partir de relações com desenhos, fotografias e diagramas, que reproduzem movimentos; engendram-nos novos sentidos; e produzem efeitos específicos. Há, nas obras estudadas, a estrutura de três colunas que se repete graficamente como estratégia de figuras quadro a quadro. Esse modo de narrar, em termos de justaposição, sintetizam e produzem movimento, já que há, em todos os casos, a inserção de sujeitos em deslocamento. As narrativas acontecem a partir de roteiro desenvolvido pelas sequências das imagens.

275 Sugerimos a noção *território existencial* a partir de Guattari (1992), que não somente considera a geografia de uma existência como também a temporalidade, ou seja, os pontos e aspectos que compõem determinado sujeito no espaço-tempo de sua existência. Assim, o território é, aqui, tratado como processo e, e no caso das produções cartográficas estudadas, também com o período em que a obra está circunscrita e quem é o sujeito histórico daquele contexto. É, necessariamente, um território vivo, sujeito a transformações, desvios e recriações de si, mesmo que de um olhar para o passado sempre a partir do presente, entendendo que ambos, passado e presente, também sempre mudarão.

Em *The view from the road*, a paisagem urbana emerge por um observador de dentro de um automóvel em alta velocidade e visão frontal. Por funcionar como antolhos, isso acaba por produzir uma compressão em edificações, aparatos, proteções e objetos laterais. Desse modo, o observador se atenta somente ao que está imediatamente visível à sua frente, o que culmina numa representação por perspectivas com um ponto de fuga no centro da imagem.

Por este conjunto de imagens (Fig. 32.01), em que são arranjadas três colunas verticais com três retratos em cada, observamos os pesquisadores extraírem do visível, em alta velocidade, aspectos que mais lhes interessam – ou o que seus olhos conseguem captar –, com o ponto de fuga central nas torres de igreja. A primeira coluna, *skilled* (observadores especialistas), apresenta os detalhes mais específicos do que aparece no estudo em perspectiva; a segunda, *unskilled observers* (observadores não-especialistas), reduz as informações do conjunto de imagens anterior um pouco mais, atentando-se àquilo que é mais marcante na paisagem; e a terceira, *camera eye* (olho da câmera), é mais precisa, já que advém de fotografias por câmera acoplada no para-brisa do automóvel, a escanear o que está a seu redor.

Ainda deste conjunto, como mencionado, notamos uma representação que extrai aquilo que margeia a pista rodoviária: não aparecem sujeitos e, quanto às edificações e objetos, estes aparecem de modo distorcido por meio da perspectiva ou apagado pela

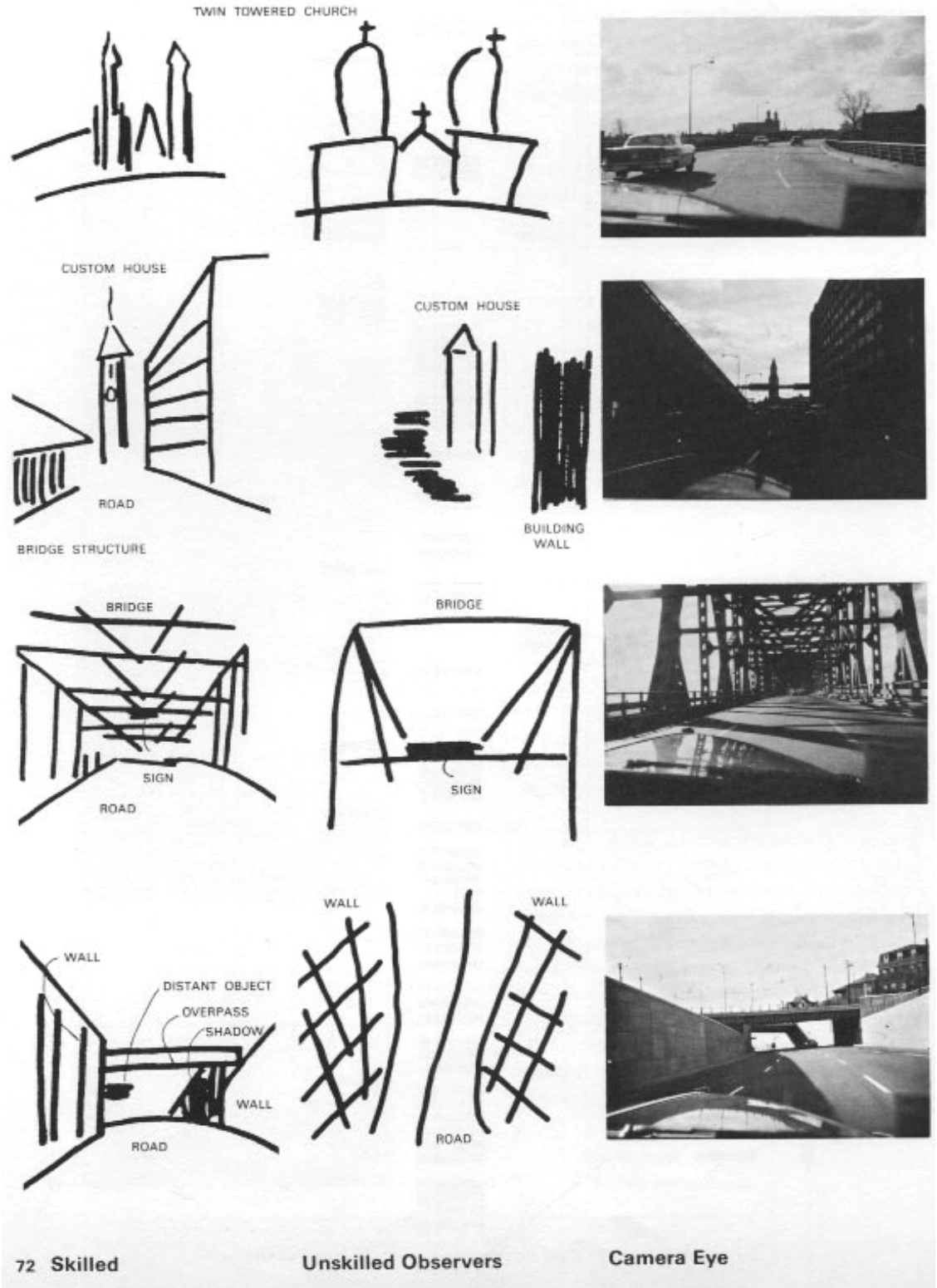


Fig. 32.01. Estratégia de montagem de *The view from the road*. Autor: Donald Appleyard, Kevin Lynch e John Myer. Fonte: Reprodução, p. 72.

sombra no desenho. Também não é possível de se descobrir visualmente as especificidades do local, não somente por essas imagens como pelas outras (Fig. 32.02). Trata-se, na realidade, da característica dessa obra, bastante vinculada às noções presentes em *Image of the city*, de Kevin Lynch. Como estratégia principal de apreensão, essa visão das rodovias subtrai aquilo que não interfere segundo os autores, diretamente na composição formal da paisagem. Apoiam-se visualmente no destaque aos marcos, pontos nodais, limites, distritos e itens que propiciam uma melhor legibilidade desse território veloz.

A repetição do ângulo do observador de dentro da rodovia apresenta muros, viadutos e grandes paredes que importam muito pouco e também dizem menos ainda sobre uma especificidade, conformando o caráter de "manual" da obra, para possível rebatimento em qualquer outra cidade. Nesse sentido, mesmo que os desenhos deixem transparecer semelhanças ao que se observa a olho nu ou pela câmera, as imagens produzidas e reproduzidas pelo movimento de dentro da estrada tem um caráter mais genérico, podendo se tratar de qualquer cidade do mundo, já que:

> As estradas são apenas para os carros. Para as pessoas (pedestres) deixam-se os passeios (como em um parque de diversões), as 'promenades' que as levantam do chão, para depois subjugá-las a um catálogo de condições

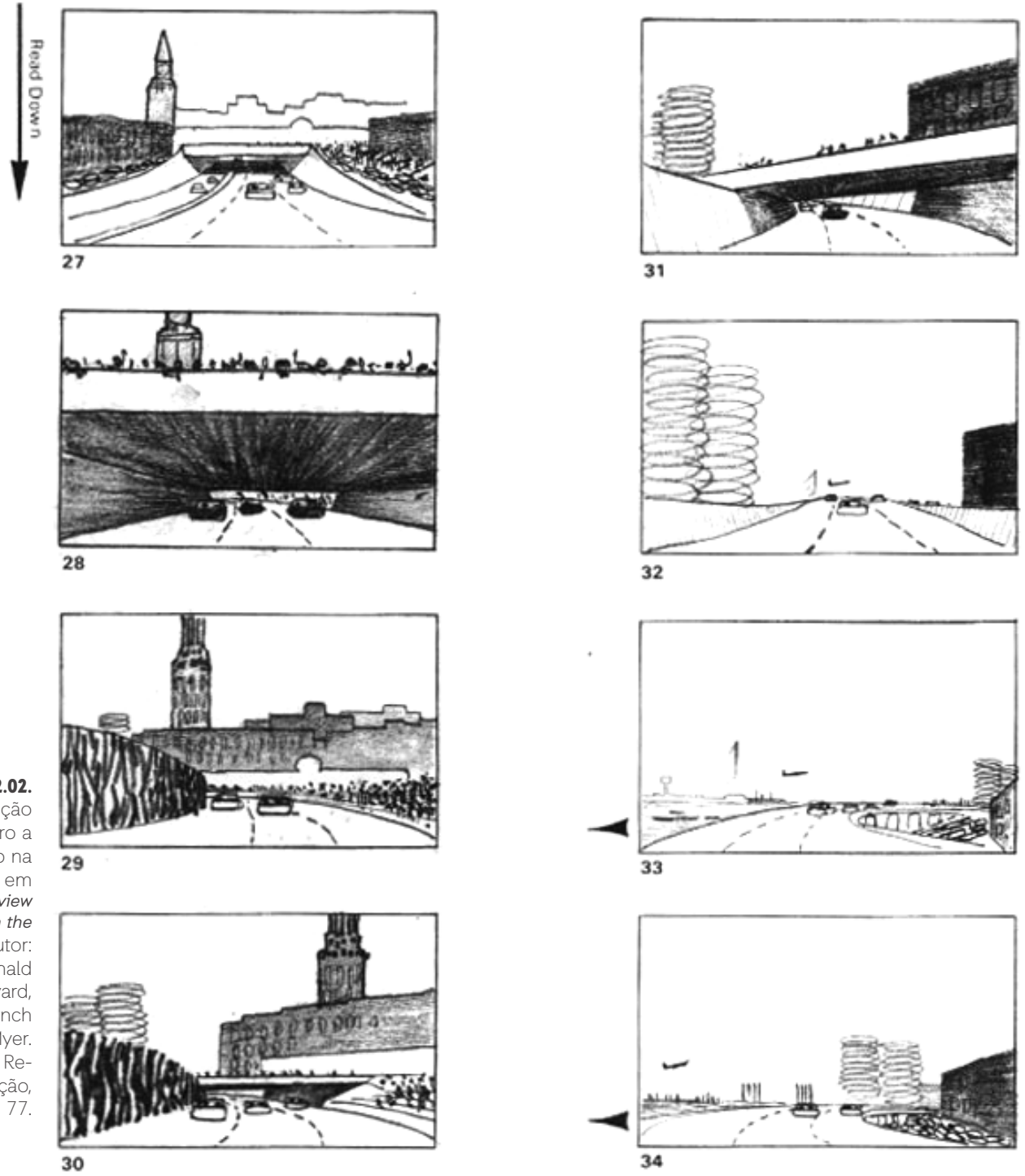


Fig. 32.02. Repetição quadro a quadro na rodovia em *The view from the road*. Autor: Donald Appleyard, Kevin Lynch e John Myer. Fonte: Reprodução, p. 77.

> exageradas – vento, calor, locais íngremes, frio, interior, exterior, cheiros, fumaças – em uma sequência que é uma caricatura grotesca da vida na cidade histórica.[276]

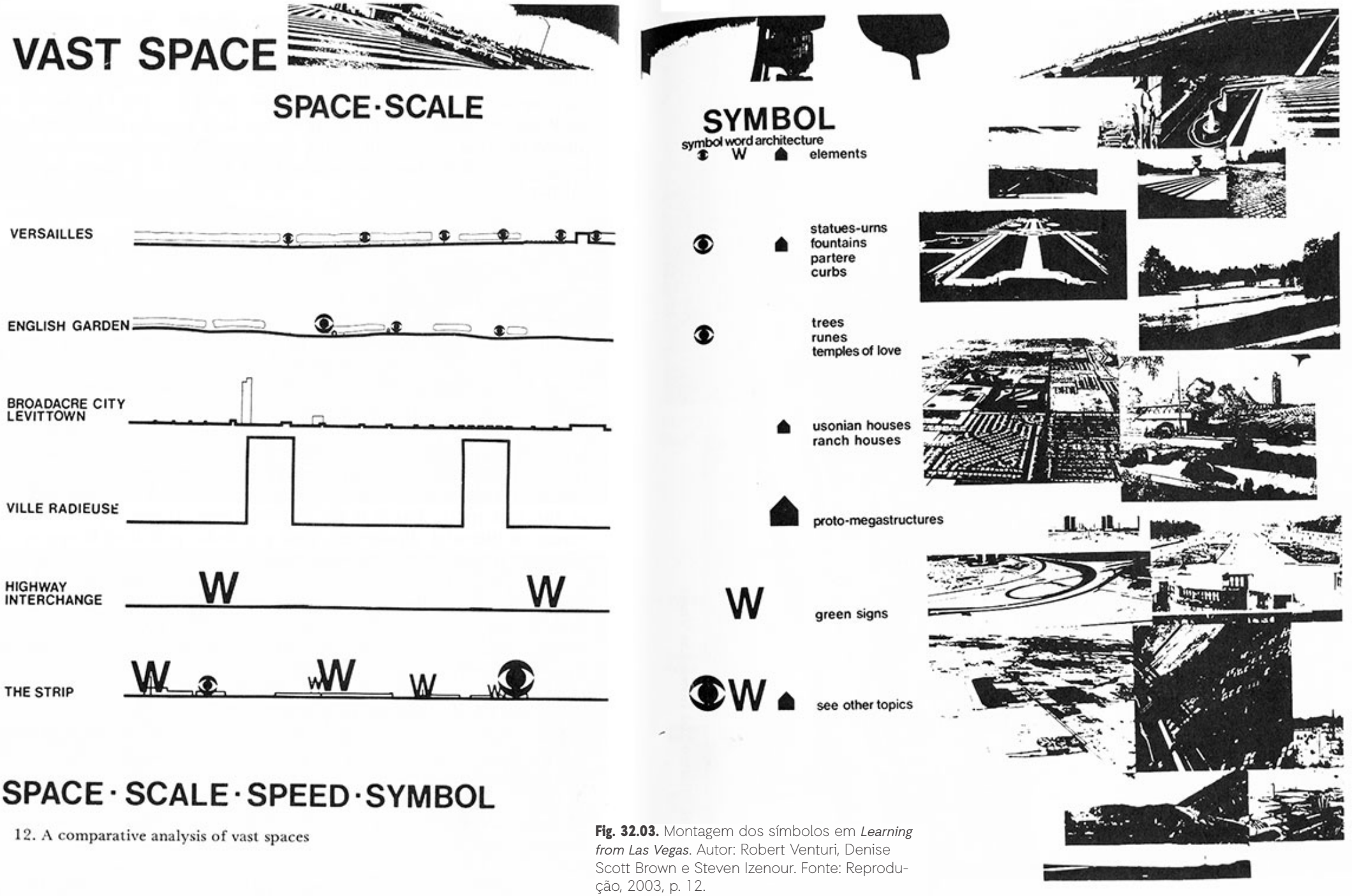
Em certa medida, os autores mostram interessantes possibilidades de reprodução do movimento, como pela estratégia de montagem das imagens *read up*[277] e de leitura quadro a quadro, com o observador posicionado no mesmo local, bem como a justaposição de imagens de naturezas distintas (mapas, fotografias e desenhos). Os esquemas diagramáticos demonstram grande inventividade, tanto no que diz respeito a novos engendramentos de sentidos a partir de repetições de leituras sobre um local, quanto à tecnologia disponível que detinham à época. No entanto, mesmo quando consideram, por um lado, a vista de dentro de um automóvel em alta velocidade tornar a experiência urbana pasteurizada, desconsideram, por outro, que os sujeitos também são agentes da paisagem e que, com esse empobrecimento na apreensão da cidade, podem ter uma leitura distanciada e precária do contexto, sob a perspectiva que for.

Já em *Learning from Las Vegas*, acontece uma operação visual diferente e praticamente invertida, pois, por terem em mãos um objeto empírico muito singular – a *strip* de Las Vegas –, os autores não estão focados na qualidade entre os marcos na paisagem, mas nestes propriamente. De um modo distinto de *The view from the road*, os símbolos e o banal fazem toda a diferença em meio ao contexto. Entretanto, mesmo com esse ponto de vista, há a semelhança no que diz respeito ao observador que – de dentro do carro, mas numa velocidade mais baixa comparada à primeira obra – também subtrai de seus olhos os contextos locais e reduz ao visual a simbologia do banal.

Por se tratar de uma sistematização da arquitetura banal, a intenção dos autores é reduzir os símbolos (totens, esculturas, "galpões decorados") a uma forma qualquer, levando a crer que eles poderiam estar também presentes em outros locais similares. A partir de uma análise comparativa visual dos espaços vastos produzidos pela arquitetura e urbanismo (os jardins de Versalhes, ingleses, etc.), inserem-se símbolos que deixam à mostra o interesse da pesquisa em elencar sua visualidade (Fig. 32.03).

276 Cf.: Koolhaas, 2004, p. 1254.

277 Conforme visto no tópico *The view from the road: a forma da estrada*, *read up* é uma grande fita em retrato, lida de cima para baixo, proposta por Lynch, Appleyard e Myer (1965), em *The view from the road*. Por vezes, também aparece como *read down*, como o caso da Fig. 32.02.



12. A comparative analysis of vast spaces

Fig. 32.03. Montagem dos símbolos em *Learning from Las Vegas*. Autor: Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour. Fonte: Reprodução, 2003, p. 12.

Se, por um lado, a redução da ideia a símbolos é vista pelos autores como grau de comunicabilidade da via, por outro, é propriamente essa extração do entorno que torna mais evidente a espacialização do movimento e sua transformação em linhas de fluxos, já que os itens externos à via são aplainados, horizontalmente. Ou seja, em boa medida, a visão simbólica sobre a *strip* de Las Vegas acontece por um achatamento visual do entorno em relação aos símbolos, e mais: a repetição das imagens e a redução da cidade a ícones, em justaposição, fazem com que, ao mesmo tempo, a cidade seja generalizada.

Além desse aspecto, quando o observador está dentro do carro, como nas de imagens *Learning from Las Vegas*, ele não está a todo tempo atento àquilo que se encontra imediatamente à sua frente, ou seja, com o ponto focal no automóvel. Na realidade, o observador, na maioria das vezes, parte de um ponto de vista longitudinal e lateral, pois o que importa para esses autores é a qualidade da comunicação dos símbolos pelo deslocamento do automóvel, e não propriamente a forma urbana. Desse modo, talvez por terem estudado *The view from the road* e por seu observador estar atento a um ponto focal frontal e distante, podemos acompanhar o esforço dos autores de *Learning from Las Vegas* na construção de outro ponto mais constantemente retilíneo na lateral do veículo. Se a primeira obra engendra a visão frontal do automóvel, a segunda insere a lateral, mas, em ambas, a semelhança se atém ao ponto a partir do automóvel. Evidentemente, é importante considerar, novamente, que os objetos de estudos eram distintos.

Em *The view from the road*, importa a relação de justaposição de leitura da conexão entre as cidades, por isso, estar dentro da rodovia se justificaria para os autores. Em *Learning from Las Vegas*, não se trata de uma relação específica de conexão entre cidades, mas de comunicação interna, e sua escala permitiria mais facilmente a introdução de um observador pedestre. Entretanto, como explicam os autores, a experiência que mais sintetiza um usuário de Las Vegas é aquela de dentro do carro, pois toda matéria objetiva e simbólica é pensada para esse usuário, numa relação de velocidade mais baixa do que a de uma rodovia.

A estratégia de montagem de *The view from the road* e *Learning from Las Vegas*, nesse sentido, atualiza o espectador de dentro do automóvel. Trata-se de um espetáculo por si, em que o observador só tem a "experiência real" – no caso, a experiência do consumo da cidade – do que acontece na cidade, se estiver dentro do carro, portanto, a estratégia de montagem dessas obras visa a atualizar essa experiência veloz. É característico dessa visualidade o distanciamento do sujeito em relação ao território, causado pela experiência de apreensão urbana pelo viário. Tanto em *The view from the road*, quanto em *Learning from Las Vegas*, os sujeitos se encontram em experiências urbanas empobrecidas, que se

caracterizam pela:

> (...) redução da ação urbana, ou seja, o empobrecimento da experiência urbana pelo espetáculo leva a uma perda da corporeidade, os espaços urbanos se tornam simples cenários, sem corpo, espaços desencarnados.[278]

Este empobrecimento da experiência urbana é traduzido pelas representações cartográficas, e, mesmo que inconscientemente, na sua reprodução ocorre também a atualização do empobrecimento. Em alguma medida, são essas experimentações metodológicas, a partir do para-brisa do automóvel, que tornam mais visíveis essas diferenciações.

Já em outra escala de velocidade, aparece como contraponto *Townscape*, que surge precisamente crítica e contrária à vastidão produzida pelo espraiamento territorial no pós-Segunda Guerra; tanto pelos milhares de subúrbios interconectados por grandes rodovias, quanto pelas gigantescas habitações espalhadas pelo território e desconectadas da malha urbana, que provocam uma paisagem tediosa e de baixa qualidade visual, no Reino Unido e EUA. É por conta disso que outro deslocamento é reivindicado, um menor, a partir da visão do pedestre, que deambula pela cidade e valoriza a qualidade de arquiteturas de outras épocas que promovem surpresas contemplativas.

Em *Townscape*, emerge outro observador, mais lento e encarnado no território, cuja estratégia de montagem, em termos de forma e não de conteúdo, também se aproxima às de *The view from the road* e *Learning from Las Vegas*. Em *Townscape*, isso ocorre a partir da repetição do ângulo do pedestre, em que se propõe a composição da sequência a por uma deambulação em conjunto, pela dimensão da visão serial. Tal qual *The view from the road* e *Learnig from Las Vegas*, essa visão trata de observar o que está imediatamente à frente, do ângulo do observador. Entretanto, por se tratar de um exímio ilustrador, a característica de um desenho de observação feito por um especialista se desdobra ao longo da obra, e permite ao leitor observar maior tempo dispendido para a realização de sombras que remetem às texturas, volumes e clima do local, causando propriamente uma ambiência. Nesse sentido, a obra de Cullen retrata de modo mais semelhante o que apresenta, mesmo que também parta de um olhar mais frontal e se atente àquilo que marca a paisagem de maneira mais evidente, como torres, edificações ou esculturas.

Tal qual observado, especialmente, em *The view from the road*, o desenho do autor conta com a ativação do leitor a partir de seu olhar, fazendo com que ele realize a operação sequencial que proporciona o movimento do caminhante em visão frontal (Fig. 32.04). Nesse sentido, pela leitura ocidental (da esquerda para a direita e de cima para baixo), move-se de cima para baixo, pela coluna da esquerda; depois desce; sobe para a coluna da direita; e desce,

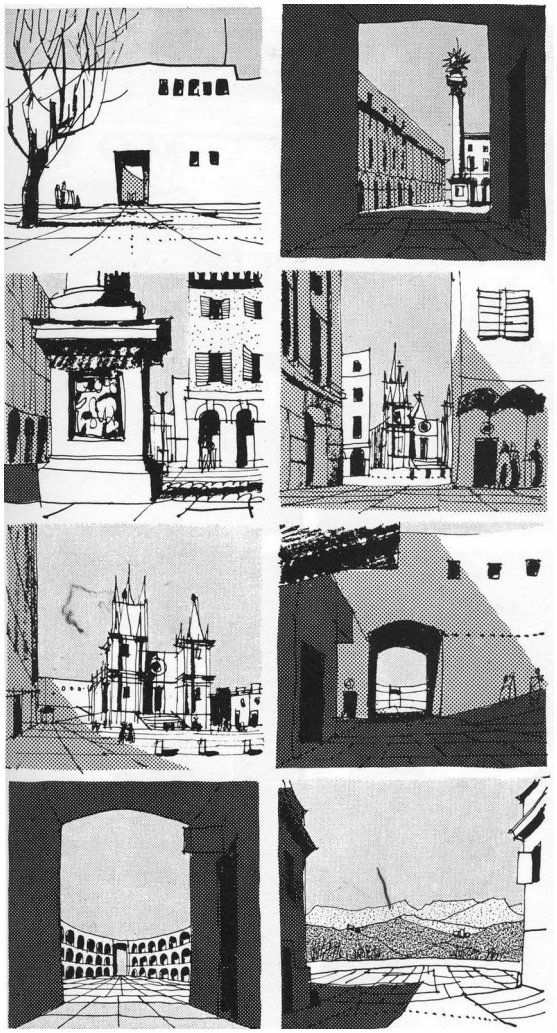


Fig. 32.04. Montagem da visão serial em *Townscape*. Autor: Gordon Cullen. Fonte: Reprodução, 1991, p. 10.

278 Cf.: Jacques, 2008, p. 2.

novamente, até o fim. Esta certeza do controle sobre o olhar treinado é o que permite o sucesso do exercício sequencial proposto tanto em *Townscape*, pela visão serial, quanto em *The view from the road*, pelas imagens *read-up*.

Entretanto, um aspecto de importante diferenciação dessas duas abordagens é a implicação variável da velocidade. Numa sequência visual em territórios velozes, por conta de uma simples relação mecânica, a velocidade maior num mesmo intervalo de tempo faz com que também seja percorrida uma maior quantidade de deslocamentos. Isto causa maior lacuna às passagens de um quadro a outro, atualizando, no limite, a experiência urbana da visão de um para-brisa para a de uma caminhada no local. Nesse sentido, há certa defasagem na qualidade das informações presentes quadro a quadro, caracterizada pelo empobrecimento de experiências. Embora haja apreensões urbanas, tanto a pé quanto de carro, e nenhuma das duas possa trazer mais ou menos informações, podemos inferir que o grau de complexidade é empobrecido quando acontece pelo deslocamento de carro. Sob outra perspectiva, quando se destaca a relação entre estrutura espacial e movimentos, em *The Manhattan Transcripts*, observamos a modulação da velocidade, entretanto, a partir de uma nova lógica que o autor aborda, a da disjunção desses elementos. Na narração da perseguição, no capítulo *O Parque* (*The Park*) (Fig. 32.05), utiliza-se desse nexo como ponto de partida e incorporação metodológica, numa montagem mais semelhante aos cortes do que ao plano-sequência.

Nesta obra, não só há menos imagens repetidas sequencialmente (que aparecem mais no capítulo *A Torre*), sob o olhar do observador, como há, simultaneamente, os diagramas de fluxos e a vista de topo, numa proposta que se assemelha a *Learning From Las Vegas*, que se utiliza, por sua vez, dessa estratégia em diferentes momentos. Isto permite outra justaposição e outro sentido para as montagens.

Em pequenos momentos, outra estratégia de *Townscape* também pode ser comparada à presente em *Learning From Las Vegas*. Isto acontece ao se introduzir, por um lado, a visão longitudinal das vias que mostram, em elevação, as relações entre escalas; e, por outro, uma planta baixa de um pedestre em deslocamento. As duas visões mais clássicas são menos exploradas em *Townscape*, já que este trata de deslocamentos maiores, longitudinalmente.

Podemos avaliar, em suma, que as quatro obras possuem semelhanças importantes no que diz respeito às aproximações a linguagens audiovisuais, e que, além disso, todas incorporam a dimensão dos deslocamentos na leitura visual. Outra semelhança é o fato de utilizarem, genericamente, quatro tipos de fabricação visual, em maior ou menor grau: desenhos de observação e/ou de imaginação;

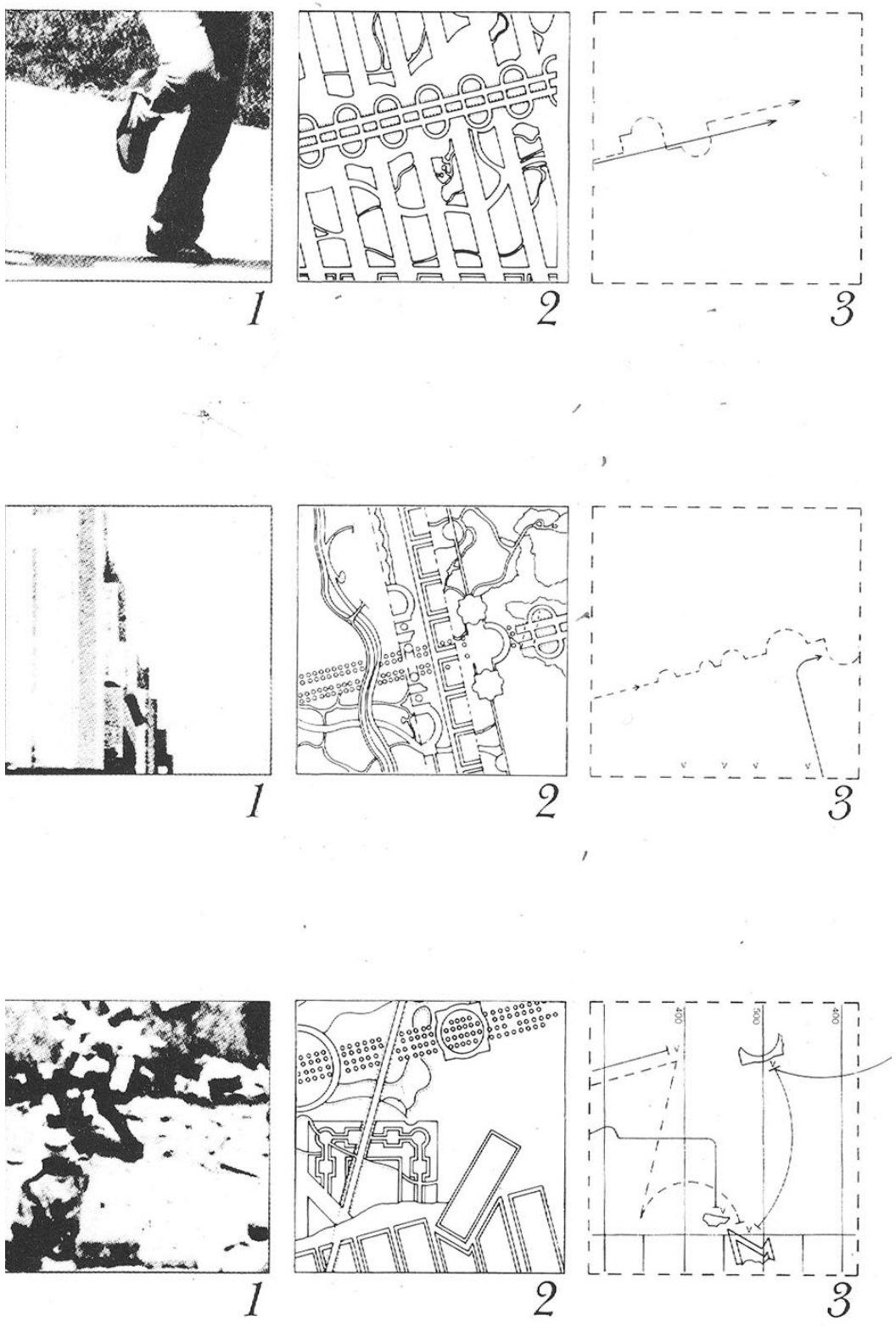


Fig. 32.05. Montagem do capítulo *The Park* em *The Manhattan Transcripts*. Autor: Bernard Tschumi. Fonte: Reprodução, 1994, p. 16

fotografias dos locais; esquemas feitos com linhas, pontos e traços; e mapas ou vistas de topo. Cada obra, a seu modo, destaca experimentações metodológicas, concentradas, basicamente, em três aspectos: visões seriadas e/ou em sequência a partir de capturas fotográficas e desenhos, que tratam mais da captura do momento; montagens em plano sequência e/ou por meio de cortes; e montagens mistas, que acontecem também posteriormente, e podem combinar fotografia, desenho, mapas e diagramas.

Das diferenças

As obras ganham outras perspectivas acerca das diferenças, no que diz respeito às suas camadas visíveis, ou seja, os meios pelos quais as pesquisas expuseram suas estratégias metodológicas, em que aparece a dimensão dos deslocamentos. Para compreender a legibilidade das obras, apontamos caminhos para uma possível atualização, já que experimentamos diferentes deslocamentos *offline* (a pé; através de automóveis coletivos e individuais; de aeroplanos; etc.); e *online* (conectados em múltiplas plataformas; em sistemas cartográficos e georreferenciados; por meio de aparelhos telefônicos; via *bluetooth*; satélites, etc.). Esta reflexão ocorre por meio da proposição de três diagramas, tendo como foco as obras e os deslocamentos por elas destacados: percursos rodoviários, via automóveis individuais; e de sujeitos, via caminhadas a pé. De posse disso, evidenciaremos problemas visuais: pelas próprias formas apresentadas, em *Diagrama 1 – Sobre as camadas visíveis*; pelos modos como as obras possibilitam outras atualizações, em *Diagrama 2 – Sobre os desdobramentos possíveis*; e pelos modos de fazer dos agentes envolvidos e seu grau de coletividade, participação e aproximação a contextos preexistentes, em *Diagrama 3 – Sobre os fazeres compartilháveis*.

Todos contêm itens a operar como moduladores da visualização, atualização e compartilhamento das obras e são explicitados em seus respectivos contextos. Somado a isso, vale ressaltar que eles são relacionados a partir de comparações entre as obras: *The view from the road*, *Learning from Las Vegas*, *Towsncape* e *The Manhattan Transcripts*, nomeadamente organizadas de cima para baixo, e, no que diz respeito às incidências, em cinco condições: altíssima, alta, média, baixa e baixíssima. A partir dessa leitura, analisamos como as obras realizam suas narrativas sobre os deslocamentos urbanos e como os operam em suas representações, a fim de que possamos ponderá-las e atualizá-las perante o atual contexto das cidades, cada vez mais mediadas por dados e informações geoespacializadas.

O *Diagrama 1 – Sobre as camadas visíveis* apresenta sete itens de avaliação por: aproximação do foco; tamanho da escala; gradação da velocidade; particularidade do deslocamento; dispersão do território; visibilidade da paisagem; e

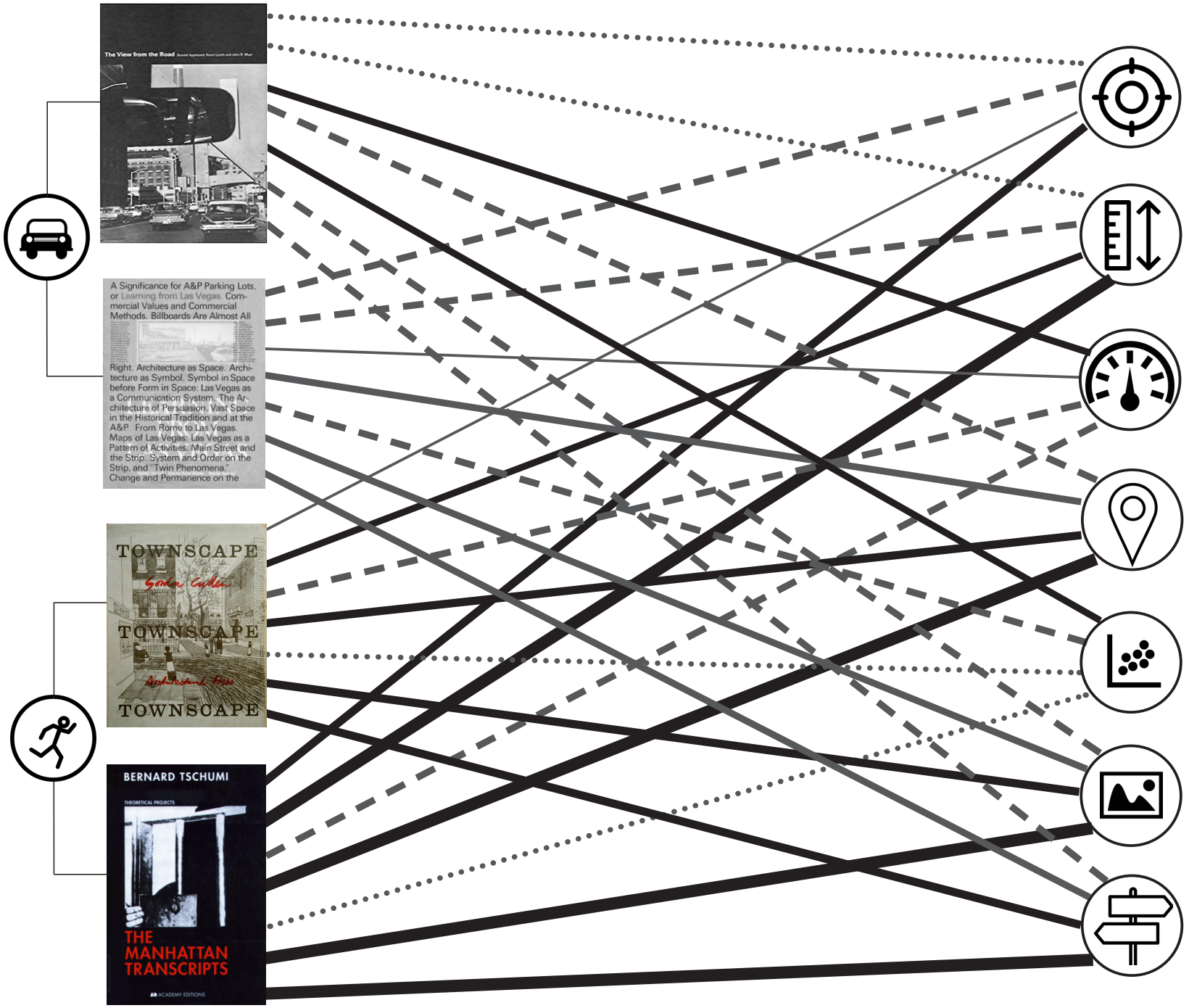


Fig. 32.06. *Diagrama 1: Sobre as camadas visíveis.* Autoria própria.

comunicabilidade de elementos urbanos. O item **aproximação do foco** visa a destacar em que nível de aproximação está o observador do campo visual e, ao representar o território graficamente, o plano de visão que se apresenta emerge a partir de "antolhos", e não tende a definir as especificidades dos itens presentes no território, mas, sim, o conjunto da forma urbana. Este item é diretamente vinculado ao **tamanho da escala**, que destaca a escala do desenho representado pelo observador, que varia de acordo com a velocidade; e à **gradação da velocidade**, que, por sua vez, indica se a apreensão do território é mais ou menos rápida, em relação às demais. Nesta relação entre os três itens citados, quanto maior a velocidade, menor é a aproximação ao foco e menor é a escala de visualização. Isto faz com que o ponto de visada apreenda o território com alguma defasagem, por conta dos lapsos provocados pela alta velocidade.

Já o item **particularidade do deslocamento** diz respeito às características específicas dos territórios em deslocamento. Ou seja, trata do objeto empírico em que são testadas as experimentações metodológicas; e, em nossa leitura, pode auxiliar a compreender seu caráter de rebatimento em outros lugares. Quanto maior a particularidade do deslocamento, mais difícil é a reprodução da obra; e essa relação é evidenciada, especialmente quando há o caráter de manual, com maior aplicabilidade das técnicas. Os itens **dispersão do território** e **visibilidade da paisagem**, por sua vez, também são inter-relacionados, pois, quanto mais dispersa é a apreensão do território, menor a visibilidade da paisagem. Ou seja, um viajante-espectador tende a ver menos paisagem (ou seja, sua atenção é menor), quando o território é muito disperso. Por fim, o item **comunicabilidade de elementos urbanos** trata da possibilidade de comunicação com o que é experimentável nos territórios.

Observamos, na coluna da esquerda do diagrama, a divisão entre as obras em que o observador está dentro do automóvel, em *The view from the road* e *Learning from Las Vegas*; e a pé, em *Townscape* e *The Manhattan Transcripts*. De um modo geral, relativamente ao gradiente de cores, as linhas que tendem ao preto mais forte (média, alta e altíssima) são mais presentes em *Townscape* e *The Manhattan Transcripts*; e, nesta obra, em específico, elas aparecem ainda mais intensas, principalmente, acerca do tamanho da escala, da particularidade do deslocamento, da visibilidade da paisagem e da comunicabilidade de elementos urbanos.

Das quatro obras estudadas, *The view from the road* é a que possui maior gradação de velocidade – e, consequentemente, menor aproximação ao foco e menor escala –, já que tem como território empírico as *highways*. É seguida de *Learning from Las Vegas*, em que o observador está ainda numa velocidade alta, mas consegue representar outros elementos de modo mais detalhado, incorporando outras

visadas, como a longitudinal (testada da via) e os itens que a comunicam. Em *Townscape*, a gradação da velocidade é baixa, e, principalmente por isso, sua representação detém maior riqueza de detalhes objetivos (não dos usuários, mas dos elementos urbanos).

Mesmo que, diferentemente das outras obras, *The Manhattan Transcripts* (em particular, o capítulo: *The Park*) seja a única que lide com o narrador exterior ao deslocamento, ela se aproxima de modo mais contundente ao contexto local, pois descreve os deslocamentos pelas referências espaciais (Cherry Hill, The Esplanade, The lake, Cleopatra's Needle, The Ramble, etc.); a partir de gestualidades dos sujeitos; e dos usos dos espaços. Há características que são mais específicas de determinadas obras, como a dispersão territorial, que é alta em *The view from the road*, pois é a única que lida com mais de uma cidade ao mesmo tempo, possibilitando ser via de conexão entre locais maiores; e média em *Learning from Las Vegas*, por ser menos dispersa territorialmente que a anterior (a *strip* tem aproximadamente 7km de distância), mas ainda bastante alta se comparada aos percursos feitos a pé.

Desse modo, nenhuma das obras possui uma velocidade altíssima, mas, sim, alta, nas que são relacionadas ao automóvel, tendo em vista o desenvolvimento de territórios velozes. Como não havia ainda controles rígidos de velocidade, é possível supor que, à época dos deslocamentos realizados para *The view from the road*, a velocidade máxima alcançada fosse em torno de 70 a 80km/h, enquanto em *Learning from Las Vegas*, possivelmente, 40 a 50km/h, já que, atualmente, na *strip* se alcança por volta de 60km/h.

Outra importante reflexão é sobre a variação da comunicabilidade dos elementos urbanos, que aparece de modo alto em obras de escalas de velocidade distintas, como em *Learning from Las Vegas* e *Townscape*. Isto se deve ao fato de serem interesses destas obras compreender, justamente, aquilo que comunica na paisagem, sejam referências banais, como a partir de um sujeito que está de carona e vislumbra a comunicação de um prédio em que funciona um cassino, na primeira obra; sejam referências históricas, como por meio de um sujeito pedestre que mira uma torre, na segunda. No caso de *The Manhattan Transcripts*, no capítulo *The Park,* trata-se de uma velocidade um pouco mais alta do que em *Townscape*, já que os sujeitos estão numa perseguição, e não a deambular e contemplar a paisagem. De algum modo, é interesse do narrador destacar os gestos e eventos específicos destes acontecimentos (como o ato do assassinato, as pessoas nas ruas, os comércios abertos, os prostíbulos, etc.).

Das diferenças entre os desdobramentos possíveis

A análise seguinte visa a observar os desdobramentos possíveis das obras e avaliar sua capacidade de serem atualizadas por meios de representação, seja para composição dos mesmos problemas, ou para o agenciamento de novos, na dimensão dos deslocamentos. Para sistematizar esta reflexão, desenvolvemos o *Diagrama 2 – Sobre os desdobramentos possíveis* (Figura 32.07), com cinco itens que modulam o grau de desdobramento das obras: especificidade do formato; reprodução do formato; variedade dos meios utilizados; ficcionalidade das narrativas; e difusão da obra. Tal qual o diagrama anterior, todas as categorias são relacionadas entre si, por meio de incidências.

O item **especificidade do formato** diz respeito ao modo como a abordagem realiza seus objetivos, destacando-se a importância dos territórios em que elas acontecem. Somado a isso, sua relação é direta ao item **reprodução do formato**, em que, quanto mais específico é o formato da obra, menor é seu índice de reprodução e mais genérico tende a ser o território, tornando essa relação mais visível quando a obra tem um direcionamento metodológico mais evidente.

Podemos inferir ainda que o item **variedade dos meios utilizados** também é um vetor a influenciar na maior ou menor possibilidade de reprodução do formato, pois dada a devida complexidade, sua reprodução pode ser mais ou menos facilitada, tornando menos específica a abordagem. Ele também se conecta ao item **ficcionalidade das obras**, que trata da capacidade inventiva na obra, a partir de atualizações em sua forma. Por meio dele, intenta-se observar quando os autores não somente tomam consciência de que as narrativas são uma visão parcial da experimentação, mas também como as utilizam para compreender outras possibilidades representacionais. Assumem este campo como uma vastidão inventiva, utilizando outras formas de linguagem para isso. O fator da reprodução é altíssimo para três obras, exceto para *Learning from Las Vegas*, já que o objeto empírico se trata de um lugar bastante específico, em que foram coletados fatores genéricos (galpões, letreiros, luminosos, etc.), o que possibilita a reprodução da maioria dos métodos em outros territórios.

Por fim, o item **difusão da obra** é relacionado a quão conhecidas e difundidas as obras são em distintos universos, mais especialmente, no campo da arquitetura e urbanismo. Sua relação também pode ser diretamente associada à reprodução do formato existente em outros contextos, tendo em vista muito do caráter de manual que as obras imprimiram.

De um modo geral, podemos evidenciar, no diagrama, a maior incidência de nível "altíssimo" quando comparamos ao diagrama anterior. Isso se deve às obras terem, exceto por *Learning from Las Vegas*, uma alta possibilidade de reprodução. Se tomarmos *The view from the road*, observaremos que

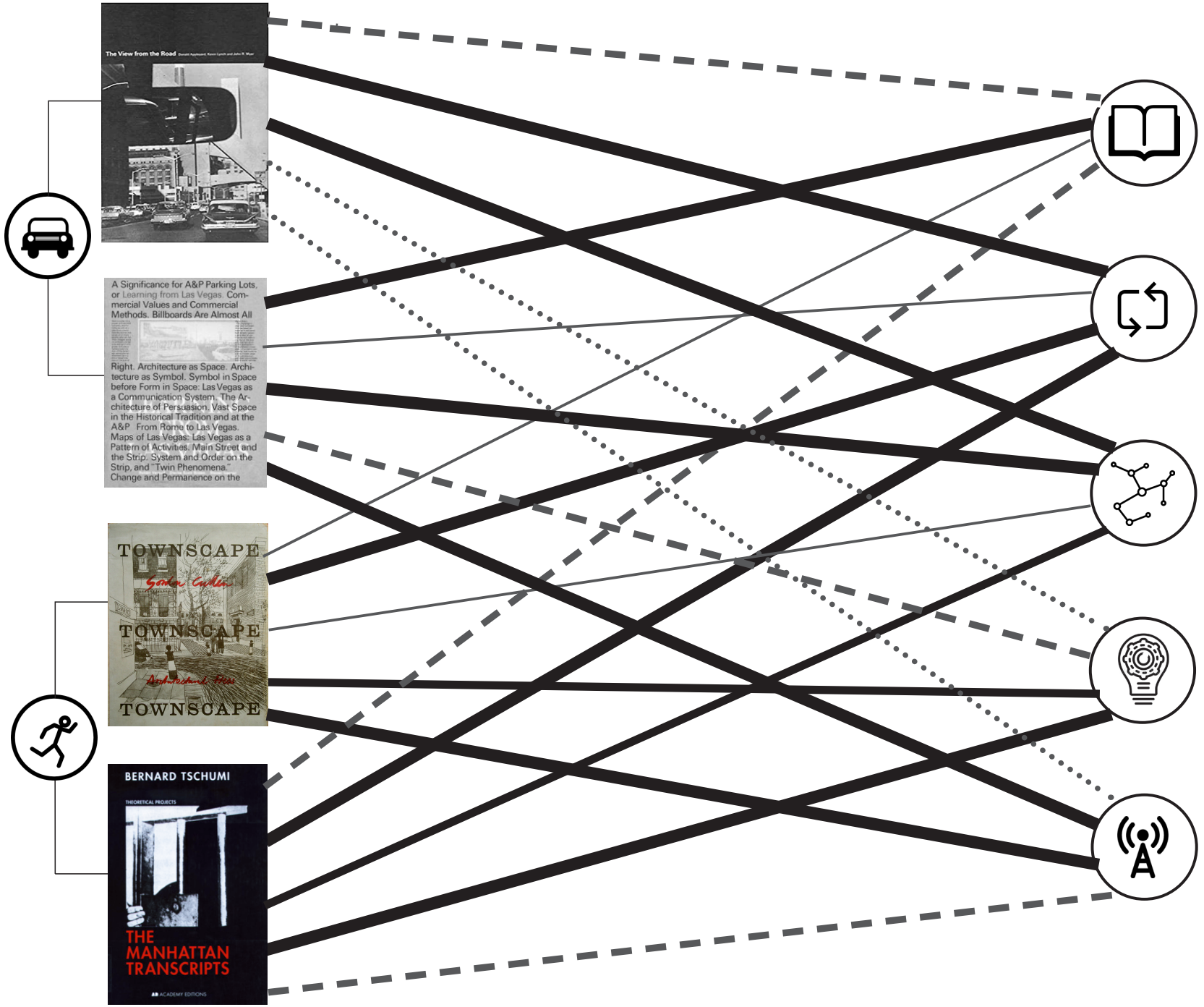


Fig. 32.07. *Diagrama 2: Sobre os desdobramentos possíveis.* Autoria própria.

DIAGRAMA 2
SOBRE OS DESDOBRAMENTOS POSSÍVEIS

altíssimo
alto
médio
baixo
baixíssimo

especificidade do formato
reprodução do formato
variedade dos meios utilizados
ficcionalidade das narrativas
difusão da obra

há, por um lado, um baixo grau de especificidade no formato gráfico, visual e propositivo; mas há, por outro, um altíssimo nível de reprodução, o que torna visível seu caráter de manual para possível rebatimento em outros objetos empíricos.

No que diz respeito à **heterogeneidade dos meios**, embora sejam utilizadas variadas linguagens em todas as obras, decerto, a exploração da multiplicidade visual é maior em *The view from the road* e *Learning from Las Vegas*, que, além de fotografias, desenhos e diagramas, apostam na realização audiovisual, mesmo que no modo de apresentação isso seja mais comprometido na segunda obra e menos na primeira. *Townscape*, por sua vez, é a que possui menor utilização dos meios de representação, com maior protagonismo do desenho à mão e das fotografias, em muitas vezes, utilizados menos em montagens e conjuntos se comparados às demais obras. Já em *The Manhattan Transcripts*, os meios são diversificados, mas apresentados sempre da mesma forma, o que auxilia a construção da narrativa fílmica e transmite outra experiência, se comparada às demais.

Sobre o caráter de **ficcionalidade das obras**, que, para este contexto, diz respeito também à capacidade inventiva delas, ela é bastante notória em *The Manhattan Transcripts*, que propõe uma nova categoria da arquitetura ao representar técnica e artisticamente o campo projetual, partindo de premissas similares constituídas no campo disciplinar. Esse caráter é mediano em *Townscape,* pelo próprio modo de configuração da narrativa no decorrer do percurso realizado por um só agente, mas aparece de modo menos intencional nesse sentido. Em *Learning from Las Vegas*, esta ficcionalidade aparece pela apresentação dos meios de representação, mas menos incisivamente, e ainda mais baixo em *The view from the road.*

Já o caráter de difusão das obras diz respeito ao alcance que elas obtiveram, bem como sua utilização. Certamente, os trabalhos anteriores de Kevin Lynch são bastante notórios, mas *The view from the road* é muito mais desconhecido, e, em se tratando de ser coletivo, este modo de fazer nunca apareceu efetivamente em outras obras. *The Manhattan Transcripts* é um pouco mais popular, mas mais quando associado ao projeto de Bernard Tschumi para o concurso do *Parc de La Villette*, e, mesmo assim, muito pouco difundido quando comparado com os clássicos *Learning from Las Vegas* e *Townscape*. Apostamos que, por motivos distintos, essas obras, somadas a *Image of the city*, estão entre as mais notáveis leituras urbanas desse período; a primeira, devido à originalidade de abordagem sobre um objeto tão complexo e polêmico; a segunda, por conta de seu caráter de manual de estudos sobre a visão serial.

Das diferenças sobre os fazeres compartilháveis

Os fazeres compartilháveis são o caráter de produção coletiva dos trabalhos, enquanto meios pelos quais ideias foram colocadas a partir de vias de representação, numa incidência de problemas que viriam a ser melhor abordadas mais recentemente, em obras de campos das ciências humanas e sociais. Para sistematizar esta reflexão, desenvolvemos o *Diagrama 3 – sobre os modos de fazer disponíveis* (Figura 32.08), que contém quatro itens a modular o grau de coletividade das obras: compartilhamento dos processos; elaboração coletiva; participação dos usuários no local; interdisciplinaridade; relacionadas por meio de comparações entre elas.

O item **compartilhamento dos processos** diz respeito à quantidade e à qualidade de informações disponibilizadas pelos autores nas quatro obras, em que são evidenciados o nível de coletividade do trabalho, e, por isso, é diretamente associado ao item **elaboração coletiva**. Observamos que quanto mais abertos são os processos, mais coletiva é a fabricação da obra, tanto acerca da autoria, quanto de como os sujeitos envolvidos participaram, por isso, tal item se relaciona também à **participação dos usuários no local**. Tal participação é compreendida por nós como efetivos encontros, mas também como inclusão, minimamente, referencial, quando as obras passam a compreender sujeitos e práticas comuns que habitam os territórios, como em *The Manhattan Transcripts*. Desse modo, em alguma medida, o item **interdisciplinaridade** também é relacionado aos anteriores, no entanto, afora os mecanismos técnicos que operariam essa transição de áreas (fotografias, ilustrações e vídeos, por exemplo), aqueles que o fazem são muito vinculados aos organizadores de todas as obras.

No que diz respeito ao compartilhamento dos processos, ou seja, como aconteceu sua execução metodológica, podemos afirmar que as obras realizam isso de modo mediano, exceto em *Learning from Las Vegas*, em que há importantes inquietações de problemas, dúvidas e processos, principalmente, quando inseridos os estudos de ateliê; e em *Townscape*, que não apresenta operações e procedimentos específicos, mas seus fins, como esquemas conclusivos acerca da leitura da paisagem. Em *The view from the road*, em algumas passagens, os autores apresentam como realizam algumas tarefas (entrevistas, filmagens, capturas de áudio, etc.), mas não discorrem tanto em como decupam ou trabalham esses arquivos brutos. Em *The Manhattan Transcripts*, isso também aparece de maneira muito pontual, não sendo claro como acontecem as escolhas das imagens e suas sequências, num formato mais de produto do que processo.

Sobre a coletividade na elaboração, tanto em *The Manhattan Transcripts*, quanto *Townscape*, não há um esforço específico sobre isso, tratando-se de inquietações próprias dos autores, que partem da inventividade dos meios. Em *The view from the*

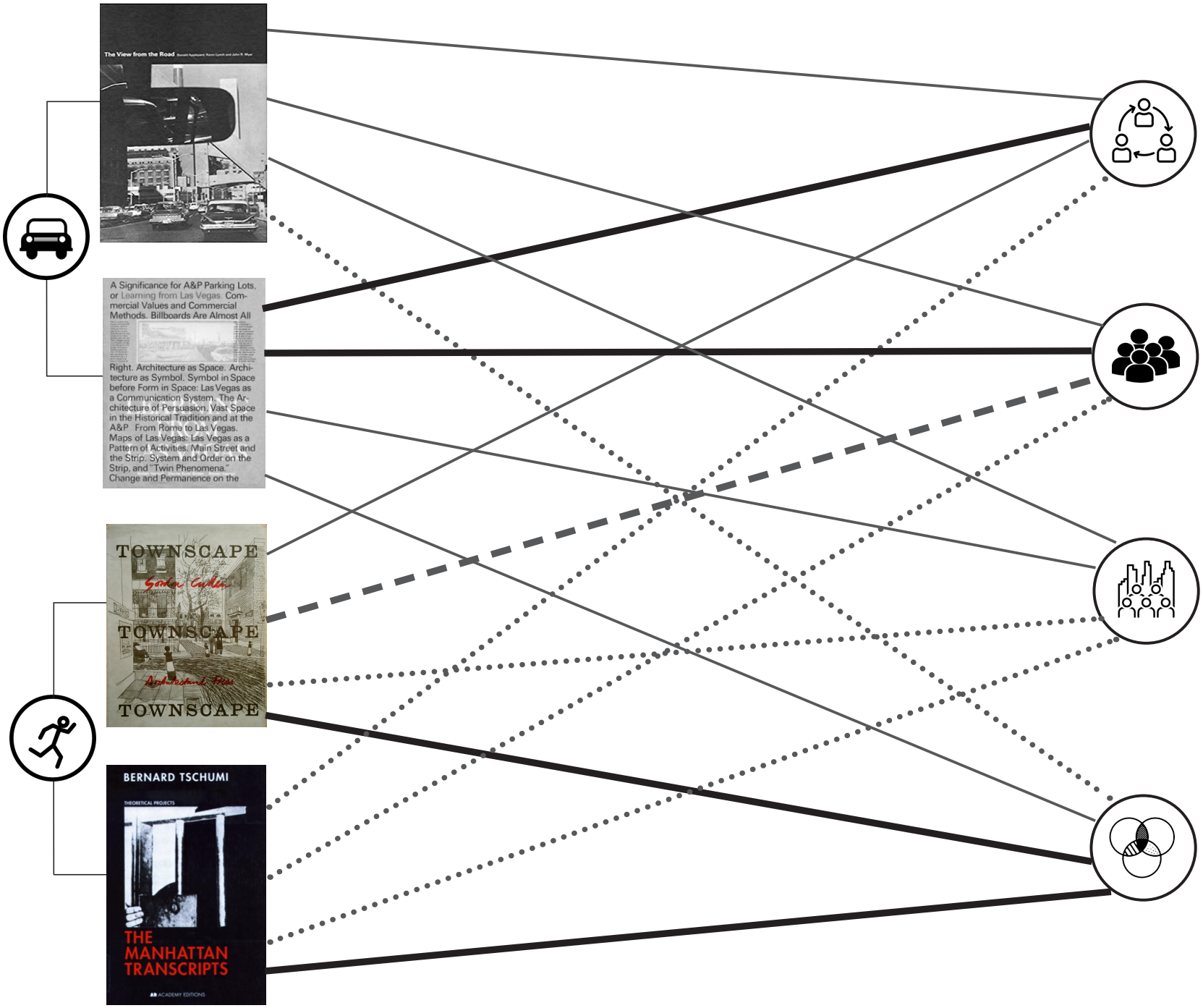


Fig. 32.08. *Diagrama 3: Sobre os fazeres compartilháveis.* Autoria própria.

DIAGRAMA 3
SOBRE OS FAZERES COMPARTILHÁVEIS

altíssimo
alto
médio
baixo
baixíssimo

compartilhamento dos processos
elaboração coletiva
participação dos usuários no local
interdisciplinaridade

road, embora elaborado por um coletivo, não ficam tão evidentes os modos de abordagem coletivas, tampouco o papel de cada urbanista no estudo. O caráter coletivo aparece de maneira destacável em *Learning from Las Vegas*, embora mais como dúvidas ou inclusões de outros breves olhares do que como contribuições específicas, sendo até necessário, anos depois, que os autores deixassem mais explícitas as responsabilidades de cada um na realização da obra.

Já a participação dos usuários mostra como os autores se conectaram, em alguma medida, aos sujeitos locais, sejam transeuntes, moradores ou frequentadores dos lugares, não necessariamente incorporando seus discursos, mas características ou singularidades presentes. Embora sejam realizadas entrevistas e apurados dados locais, em *The view from the road* não fica tão clara a construção dos sujeitos que dizem participar das entrevistas realizadas (motoristas, pessoas que pegam carona, viajantes, etc.), parecendo a construção mais de personagens gerais do que específicos. Em *The Manhattan Transcritps*, não há uma participação também pela construção de personagens, que, de outro modo, apresentam o caráter específico da obra e o ponto de vista do observador diferentes. Em *Townscape*, aparecem leitura dos sujeitos locais a partir de fotografias, principalmente, mas ainda como objetos. O caráter de participação só fica mais evidente em *Learning from Las Vegas*, tendo em vista que os autores decidem passar mais tempo no local, conversar com outros usuários, expor diferentes usos e fluxos, mesmo que ainda tenham uma distância grande dos usuários.

Por fim, a interdisciplinaridade é presente em todos os modos de fazer, mas é mais evidente em *The Manhattan Transcripts*, que transmite um olhar, ao mesmo tempo, cinematográfico e de desenho gráfico, mas também literário. Em *Learning from Las Vegas*, esta multiplicidade é vista, mas de maneira mais dispersa, sem uma unicidade maior quando comparada àquela. Por outro lado, em *The view from the road*, isso é explorado a partir de um olhar do urbanismo, tomando o audiovisual mais como ferramenta para um produto do processo, embora existam ensaios a partir das *read ups*, mas mais como forma do que como conteúdo, especificamente. Em *Townscape*, há grande exploração no que diz respeito às perspectivas da tradição pictórica, o que torna mais complexa a abordagem, a partir da visualização do conjunto de desenhos e fotografias.

Apontamentos sobre semelhanças e diferenças de abordagens

A partir dos diagramas apontados, constatamos a relevância dos modos escolhidos, da originalidade do objeto empírico, bem como da disposição das imagens, que, particularmente, receberiam uma análise bastante diferente se vistas em conjunto. A capacidade de articulação por diagramas permite

uma maior problematização, sobretudo, de outra tradução da complexidade dos deslocamentos.

Neste sentido, os trabalhos propostos pelos autores apontam uma direção original de pensar a cartografia para além da forma-mapa, investindo em aspectos provenientes da montagem, tanto por imagens estáticas, quanto em movimento. Ao compreenderem que o problema de se ler em conjunto uma cidade passa, efetivamente, pela incorporação do movimento, a percepção dos urbanistas acerca desse tipo de metodologia, *frame to frame*, operacionaliza o "movimento do movimento", próprio ao audiovisual,[279] a partir de noções de aceleração e desaceleração presentes nele, ou mesmo, das terminologias de sua natureza, como montagem, corte, decupagem, roteiro, escaneamento, plano-sequência, etc.

As obras engendram a fabricação de um campo próprio a partir do urbanismo, o que talvez seja um ponto a ser considerado ao se observar a influência de Lynch, Cullen e Venturi nas escolas de arquitetura e urbanismo de todo mundo. Embora, posteriormente, não produzam um programa próprio que dê sequência às obras, elas acabam por condicionar a forma que guia o pensamento de Kevin Lynch em outras obras, entre 1960 e 1980; bem como de Robert Venturi e Denise Scott Brown e seus projetos; e de Bernard Tschumi, seus projetos e obras. Por conta disso, propomos a construção desse campo a partir da interseção entre experimentações cartográficas e audiovisuais, e acreditamos que ele se constitua por narrativas urbanas sob o prisma dos deslocamentos, tendo como filtro a imagem em sequência acoplada à cartografia; ou ainda, onde o pensamento cartográfico e o audiovisual são fundidos.

O que nos chama à atenção, a partir das obras estudadas, é a necessidade de pensarmos experimentações metodológicas de compreensão dos deslocamentos para além do que se vê no posicionamento da paisagem. Nesse sentido, consideramos o engajamento de narrativas estético-políticas dos deslocamentos urbanos contemporâneos, sendo importante compreender suas dimensões por meio de distintas formas de visibilidades. Para avançarmos neste aspecto, constatamos a necessidade de expansão das narrativas para campos disciplinares e práticas que pensem uma "estética do mapeamento cognitivo",[280] engajando uma política no ato de cartografar,[281] dentro da perspectiva de um "campo ampliado da arquitetura".[282] Observamos a importância de se pensar cartograficamente os deslocamentos, a partir de técnicas de mapeamento que incorporem a política do ato de mapear; que problematizem sua relação territorial, por meio de narrativas dos deslocamentos que englobem estratégias de formação do território e táticas de escape e contiguidade, reivindicadas a todo instante. Vemos como importante a realização de formas de fazer

279 Virilio, 1991.
280 Jameson, 1996.
281 Sperling, 2016.
282 Entre 1970 e 1980, como já dito, grandes viradas territoriais e cartográficas acontecem, bem como a contestação em torno de revisões de campos estéticos, como o caso da arte. Em *O campo ampliado da escultura* (1984 [1979], p. 136), Rosalind Krauss realiza uma importante contribuição nesse sentido, ao considerar o caráter ampliado da pós-modernidade: "o campo estabelece tanto um conjunto ampliado, porém finito, de posições relacionadas para determinado artista ocupar e explorar, como uma organização de trabalho que não é ditada pelas condições de determinado meio de expressão. Fica óbvio, a partir da estrutura acima exposta, que a lógica do espaço da práxis pós-modernista já não é organizada em torno da definição de um determinado meio de expressão, tomando-se por base o material ou a percepção deste material, mas sim através do universo de termos sentidos como estando em oposição no âmbito cultural." Em *O campo ampliado da arquitetura*, Anthony Vidler (2010), realiza uma atualização do texto de Krauss para afirmar que a arquitetura deve realizar uma operação semelhante ao proposto para a escultura.

mapa que invistam esforços no processo político do ato de mapear. Além disso, observamos como fundamental as leituras possíveis do cotidiano,[283] enquanto permeado por debates. Nisto, também devem ser engendrados, criticamente, à visualização novas camadas, que compõem (e podem compor) o campo urbano, principalmente, as produções cartográficas, como GPS, SIG e as técnicas da Google (Maps, Street View, Earth etc.).

283 Certeau, 2013.

A CONSOLIDAÇÃO DA *SOCIEDADE DO CONTROLE* NO UNIVERSO DO MAPEAMENTO

Se assumirmos que, até os anos 1980, as técnicas de representação estavam em domínio de um rol muito específico de campos disciplinares e sujeitos, provenientes, na maioria das vezes, de estudos urbanos, constatamos uma transformação significativa nelas, a partir da inflexão tecnológica iniciada nessa década. Observamos diferentes manifestações que passaram a fazer parte, mais efetivamente, deste esquema, por meio da profusão de técnicas de espacialização das informações, como o georreferenciamento e a geolocalização. O objeto "mapa" – principal instrumento do pensamento urbanístico, conforme apresentado até aqui – assume, por conseguinte, um protagonismo expressivo, concomitante ao aguçamento de uma crise representacional que experimentamos, tornando ainda mais explícita a necessidade de inventividades em representações dos deslocamentos urbanos.

De maneira ainda mais aguda, o avanço tecnológico e a demonstração do grande engendramento das tecnologias de posicionamento, localização e navegação para a vida contemporânea são as grandes consequências e, também, as atualizações advindas da incorporação do *controle* nos modos de visualização do território. Se antes os mapas já operavam enquanto técnica de poder, atualmente, são por meio deles que as práticas de controle se efetivam.

As práticas do *controle* são, sobretudo, uma atualização e também um acoplamento a outras técnicas já existentes nas sociedades ocidentais, pelo menos desde os séculos XVI e XVII, com a "sociedade de soberania",[284] caracterizada pelo soberano como uma entidade dotada de um poder externo que visava a decidir sobre a vida de seus súditos; e, por meio dos mapas, isto se operava na compreensão de territórios ocidentais já ou ainda a serem conquistados. Essas práticas se constituíam, de um modo geral, pela forma como o soberano executava o direito de vida e de morte, ou pelo "direito de fazer morrer e deixar viver",[285] de modo que, no limite, seus súditos só viveriam se ele permitisse.

Tal sociedade, a partir de fins do século XVIII, sofreria uma importante transformação ao ter invertida a relação anterior e passar a existir um poder de "'fazer' viver e 'deixar' morrer".[286] Nos séculos anteriores – principalmente, no século XVII e em meados do século XVIII –, o investimento da "sociedade de soberania" sobreveio pelo incremento de técnicas para domínio dos corpos individuais, por "separação, alinhamento, colocação em série e em vigilância".[287] Havia, nesse contexto, o propósito de desenvolvê-los fisicamente a partir de treinamentos,

284 Foucault, 2005.
285 Cf.: Idem, p. 286.
286 Cf.: Ibidem, p. 287.
287 Cf.: Ibidem.

exercícios, adestramentos, etc., conformando-se como uma "tecnologia disciplinar do trabalho" ou uma "anátomo-política".[288] No entanto, isso sofreria uma mutação significativa a partir de fins do século XVIII, com meios de governar não somente os indivíduos – e que não excluiriam as técnicas anteriores –, mas também a espécie, ou seja, lidando com novos processos, "como nascimento, a morte, a produção, a doença, etc.".[289]

> Depois da anátomo-política do corpo humano, instaurada no decorrer do século XVIII, vemos aparecer, no fim do mesmo século, algo que já não é uma anátomo-política do corpo humano, mas que eu chamaria de uma "biopolítica" da espécie humana. De que se trata nessa nova tecnologia do poder, nessa biopolítica, nesse biopoder que está se instalando? Eu lhes dizia em duas palavras agora há pouco: trata-se de um conjunto de processos como a proporção dos nascimentos e dos óbitos, a taxa de reprodução, a fecundidade de uma população, etc.[290]

Aparece então uma noção diferente, a de "população", através de novos campos disciplinares que despontam para gerir os sujeitos (estatística, engenharia sanitária, urbanismo, etc.), passando-se a lidar com novas terminologias, como "natalidade" e "mortalidade", de modo que a dimensão espacial presente nos mapas tomava cada vez mais força. Isto ocorreu, sobretudo, com a propulsão da Revolução Industrial (1760-1840), que reivindicava cada vez mais mão de obra disponível. Tornava-se uma das preocupações da época, portanto, pesquisas de formas de controle de velhice, acidentes, enfermidades e anomalias; ou seja, meios para se estabilizar a população e manter a produção capitalista, investindo-se em seguridade, previdência social e poupanças.

Nesse bojo, é possível afirmar que o maior fomento às tecnologias em prol do desenvolvimento das máquinas, fábricas e indústrias surge, concomitantemente, ao aperfeiçoamento de técnicas de governo dos indivíduos (e, posteriormente, da espécie), conformando-se como uma *biopolítica* a estimular aparatos para deslocamentos cada vez maiores e mais robustos, somado às técnicas dos processos de trabalho. Em meados do século XIX, numa observação de uma transformação do porvir, Marx afirmaria que as máquinas que realizavam os deslocamentos de então (locomotivas, ferrovias, telégrafos) seriam "órgãos do cérebro humano criados pela mão humana; força do saber objetivada".[291] Desse modo, elas não precisamente substituiriam o homem, mas o utilizariam na transformação da lógica de trabalho, caracterizando-se em um autômato, pois consistiriam:

> em numerosos órgãos mecânicos e intelectuais, de modo que os próprios trabalhadores são definidos somente como membros conscientes dele.[292]

Em outras palavras, as máquinas não seriam

288 Cf.: Ibidem.
289 Cf.: Ibidem, p. 289.
290 Cf.: Ibidem.
291 Cf.: Marx, 2005 [1941], p. 943.
292 Cf.: Idem, p. 929.

somente produto antrópico, mas se expandiriam e a ele se acoplariam, tornando ainda mais robustos os processos de instrumentalização do capital, ao utilizarem o intelecto humano.[293] Tais máquinas, porém, somente puderam se desenvolver porque houve estratégias espaciais de organização, que se alargaram e permitiram o aparecimento de outra sociedade – não como substituição, mas como transformação e acoplamento –, denominada como "sociedade disciplinar", na passagem dos séculos XVIII, XIX, atingindo seu apogeu no XX.[294] Trata-se das formas institucionalizadas para domínio da espécie, como igreja, família, prisão, fábrica, hospital, manicômio, escola, etc. Lugares, sobretudo, em que se aperfeiçoavam as disciplinas a que deveriam ser corretamente submetidos os sujeitos, já que se tornava indesejável a existência daqueles que fugissem às normatividades (descrentes, loucos, delinquentes, não-escolarizados, vagabundos, etc.). Esse modus operandi acontece e pode ser observado nas cidades, particularmente, a partir dos mecanismos de policiamento a que cerceiam as vidas, sobretudo, as desejáveis para serem extintas a partir da *necropolítica:* negros, mulheres, homossexuais, transexuais, periféricos, etc.

> As técnicas de policiamento e disciplina, além da escolha entre obediência e simulação que caracterizou o potentado colonial e pós-colonial, estão gradualmente sendo substituídas por uma alternativa mais trágica, dado o seu extremismo. Tecnologias de destruição tornaram-se mais táteis, mais anatômicas e sensoriais, dentro de um contexto no qual a escolha se dá entre a vida e a morte.[295]

Este modo de visualização bastante vinculado à representação de um mapa mais aproximado objetivava controlar os deslocamentos dos corpos a partir de uma maior abertura espacial para os olhos de quem observava, servindo de modelo para presídios, manicômios, escolas e hospitais.[296] Tal forma de vigilância inaugurava uma tecnologia disciplinar bastante promissora, ao possibilitar grandes visões gerais sobre um determinado espaço a partir de pontos estratégicos, sem que o observado



Fig. 33.01. *Earthrise - Nascer da Terra.* Autor/Fonte: NASA (tirada pelos astronautas da Apollo 8), 24 de dezembro de 1968. Reprodução

293 Isto é bastante narrado e explorado em diversos livros e filmes dos séculos XIX e XX, especialmente, na categoria "ficção científica", desde os que pensam numa certa monstruosidade dessa relação homem-máquina, como o romance gótico *Frankstein* (Shelley, 1818) e o romance *Androides sonham com ovelhas elétricas?* (Dick, 1959); aos que discutem caminhos que a sociedade pode vir a tomar a partir da própria estética distópica, como *1984* (Orwell, 1949) e *Neuromancer* (Gibson, 1984).

294 Foucault, 1994.

295 Cf.: Mbembe, 2003, p. 141.

296 Cf.: Idem.

saiba quem o observa, facilitando o governo sobre o que se faz ou se deixa de fazer em determinado local. Trata-se do *panóptico*,[297] que se tornaria a forma prisional por excelência, a rebater na arquitetura das escolas, fábricas, hospitais, e, sobretudo, nas cidades.[298] Entretanto, haveria uma brevidade nessa forma de sociedade, como uma espécie de passagem ou etapa para atingir proporções ainda mais robustas,[299] tomando novos contornos e se constituindo como uma "sociedade de controle",[300] somada às tecnologias de controle da velocidade, que também se transformaram.[301]

O *controle* seria, portanto, uma modulação – o que justificaria sua contínua necessidade de atualização e desenvolvimento –, e, ao mesmo tempo, o confinamento como um molde.[302] A variedade de formas com as quais essas técnicas estrategicamente modulam os corpos implicaria na singularidade das moldagens em que o controle se atualizaria. Deleuze propõe que a modulação da fábrica para a empresa ocorreria de modo que, na primeira, a energia física fosse exaurida para o trabalho, levando "suas forças internas a um ponto de equilíbrio, o mais alto possível para a produção",[303] e, na segunda, ainda além, ao capturar mais do que as forças, sobretudo, a sua "alma". Por sua vez, se pensarmos na prisão, recordamos que, durante muito tempo, tratava-se especificamente de um confinamento em que se lidava com o corpo diretamente na relação carcerária. Ao sofrer uma modulação, na passagem do disciplinamento para o controle, o panóptico se torna um molde, ainda com o adestramento corpo-a-corpo, mas atualizado por meio do domínio remoto do grande observador.

O *panoptismo* ganha novos contornos, sobretudo, a partir da invenção do satélite, quando o mundo todo passou a ser visto por um tipo de visada, e controlado por uma específica técnica de controle. Os mapas se confirmam como os instrumentos em que o *controle* atua de maneira mais eficiente. Nada mais evidente para compreender isso do que a chegada da Apollo 8 à Lua e a fotografia *Terra da Terra*, a *Earthrise* (Fig. 33.01), a confirmar o que McLuhan afirmava como o engendramento de uma "aldeia global".[304] A efetivação do *controle* a partir disso confirma que "os mapas vieram para definir o próprio império, para dar-lhe integridade territorial e sua existência básica".[305] De toda forma, o "império existe porque pode ser mapeado, o significado de império está inscrito em cada mapa".[306]

Há outros moldes em que podem ser observadas a consolidação do império, como sistemas de vigilância e monitoramento – que, aliados aos mapas, não mais existem somente nas prisões, mas se espalham pelo território –; o formato de entretenimento-vigilância *big brother*, sua aquiescência e normalização; e, mais atualmente, a superexposição volumosa e contínua presente pelas redes sociais, que nos tornam vigilantes atentos a performar numa "sociedade do espetáculo";[307] e,

297 A obra que inicia esse estudo é *Vigiar e Punir* (Foucault, 1994 [1975]), em que se desenvolve a importante e promissora noção de *panoptismo*, modelo espacial pensado pelo filósofo iluminista Jeremy Bentham, em 1791.

298 Cf.: Virilio, 1996, p. 30. Onde "o engenheiro é celebrado como 'sacerdote da civilização'", pois é o responsável por "delimitar os campos e cidades fortificadas com traçados geométricos" (Idem). Aliás, a própria Engenharia Sanitária e Civil são grandes inovações da passagem dos séculos XVIII e XIX, como extensões da Engenharia Militar, responsável pelo ordenamento das fortificações.

299 Deleuze (1992) destaca que Foucault já percebeu isto ao longo de suas obras e que, com passar do tempo, tais práticas se tornariam ainda mais robustas e microscópicas.

300 O autor utiliza a noção do escritor William Burroughs, em *The limits of control* (1978) – que indicaria o surgimento de um "monstro" capaz de observar, calcular e controlar, estrategicamente, as possibilidades dos corpos –, e atualiza na sua proposição de sociedade.

301 Virilio (1996) também notou a transformação do controle a partir das tecnologias da velocidade. Para ele, o controle não mais precisaria circular pelas vias territoriais, mas também pelas aéreas (aviões, foguetes, massas de ondas etc.), que, consecutivamente, viria a se confirmar pelas atuais técnicas por drones. Sobre este assunto, recomendamos o livro Teoria do Drone (Chamayou, 2016).

302 Deleuze, 1992.

303 Cf.: Idem, p. 220.

304 Cf.: McLuhan, 1964 pp. 19-20 apud Farman, 2010, s/p.

305 Cf.: Edney, 1990, p. 2 apud Farman, 2010, s/p.

306 Cf.: Idem.

307 Debord, 2005 [1967].

308 Han, 2014b.

também, numa "sociedade de transparência",[308] que se conforma por um "processo pornográfico da sociedade, na medida em que tudo [se] expõe como mercadoria, entregando-o à hipervisibilidade. Visa a maximizar o valor de exposição".[309]

Tais fatores evidenciam a passagem de uma sociedade a outra se caracterizar por não mais existirem muros que delimitem as instituições, fazendo com que não se percebam diferenças entre o dentro e o fora. Tal processo nos permite atentar para o fato de não mais compreendermos ou distinguirmos divisões, se não, a partir de uma artificialidade, pois, de alguma forma, são partes da história e de uma "sociedade mundial de controle",[310] com seus mais diversos *dispositivos* que funcionariam capazes de:

> (...) capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar e assegurar os gestos, as condutas, as opiniões e os discursos dos seres viventes. Não somente, portanto, as prisões, os manicômios, o panóptico, as escolas, as confissões, as fabricas, as disciplinas, as medidas jurídicas etc., cuja conexão com o poder e em um certo sentido evidente, mas também a caneta, a escritura, a literatura, a filosofia, a agricultura, o cigarro, a navegação, os computadores, os telefones celulares e – porque não – a linguagem mesma, que é talvez o mais antigo dos dispositivos, em que há milhares e milhares de anos um primata – provavelmente sem dar-se conta das consequências que se seguiriam – teve a inconsciência de se deixar capturar.[311]

Se outrora o *controle* se desenhava de um modo mais evidente, a partir de um ponto único de visada, atualmente, sua difusão ocorre na modulação das formas de visibilização. O que emergia como tendência, observada ao longo do desenvolvimento das tecnologias de deslocamento, vem se efetivando com a superação do desenho físico-territorial das vias (rodovias, aerovias, ferrovias, etc.) e a atualização para vias informacionais, conformando o:

> (...) triunfo da técnica, a onipresença da competitividade, o deslumbramento da instantaneidade na transmissão e recepção de palavras, sons e imagens e a própria esperança de atingir outros mundos.[312]

Por esse espectro predominante, se destacarmos a amplitude do alcance dos deslocamentos por meio de uma "compressão tempo-espaço",[313] constataremos importantes e incalculáveis efeitos colaterais que, obviamente, também contribuirão para a fluidez dos tráfegos da vida cotidiana.

A partir da compreensão da *sociedade de controle* em que estamos inseridos, observamos a necessidade de experimentar outras narrativas dos deslocamentos urbanos. Para isso, primeiramente, intentamos desmontar as narrativas hegemônicas que, por meio de uma visada mais veloz e desencarnada, estabeleceram-se; e, em seguida, apontar outros

309 Cf.: Idem, p. 41.
310 Cf.: Hardt, 2000, p. 372.
311 Cf.: Agamben, 2005, p. 14. Numa leitura da estratégia do pensamento de Foucault, Agamben, aborda a noção de "dispositivo" como decisiva para compreendê-lo. Ele propõe que o conceito abarcaria uma estratégia em rede, com agentes distintos nessa operação. Por essa visão, os sujeitos seriam as formas pelas quais os dispositivos seriam conduzidos ou "profanados", e, neste caso, pela hipótese de uma restituição do que é da ordem do "comum", ou seja, da lógica anterior (e primária) ao existente. O autor utiliza o termo *profanação* como contraponto ao *dispositivo* (providência), enquanto possibilidade de se retirar sua positividade ou sua capacidade de captura.
312 Cf.: Santos, 2001, s/p.
313 Harvey, 2006.

dizeres sobre os deslocamentos. Com isso, é importante evidenciarmos como as narrativas anteriores já não dão conta da complexidade do território, posto que há, atualmente, uma maior fragilização não somente dos encontros urbanos, como também o aguçamento da precariedade nas formas de representação, num momento em que o "estreitamento das distâncias se transformou numa realidade estratégica com consequências econômicas e políticas incalculáveis".[314]

Vivemos em uma época de valorização do presente, do simultâneo, do ubíquo; e do "tempo real" e atualizado – de modo *online* e *offline* –, em deslocamentos mais rápidos, sinalizados, conectados e mapeados. E isso se reatualiza, continuamente, em cliques, curtidas, compartilhamentos; em técnicas de vigilância, controle, transparência; em movimentos ininterruptos, mas que também contribuem, igualmente, para a agilidade no atendimento, segurança, conforto e comodidade de sua utilização. A predominância dessa amplitude dos deslocamentos confirma e atualiza a proposição de Virilio,[315] ao antever, na década de 1970, a velocidade dos deslocamentos com o objetivo de "ceder terreno para ganhar Tempo",[316] mesmo que este tempo tenha sido pelo alcance a outros deslocamentos, e não como efetivamente o experimentamos.

De tal modo, os deslocamentos, sob essa perspectiva, estão contidos em duas dimensões: a *offline*, como o próprio ato de circular; e a *online*, como o ato de deslizar dedos e fixar olhos por diversas telas que nos circundam. Na apreensão urbana, ambos acabam por ser submersos, em grande parte, numa dimensão qualitativa, quando não mais podemos captá-los, mensurá-los e compreendê-los; de um modo desatento e automatizado. Nesse sentido, questionamo-nos acerca dessa compressão espaciotemporal ser impressa em diferentes instâncias, sobretudo, por meio da reflexão sobre algumas formas de visualização *offline* em que se lhes apresentam, como cartografias de rodovias, estradas e vias de alta circulação, consolidadas enquanto modelo hegemônico de circulação a ser experimentado. Ao ampliarmos o campo dos deslocamentos para sua dimensão *online*, observamos vias serem geridas por aparatos cartográficos que funcionam como mecanismos de vigilância, manutenção e controle e engendrarem as próprias maneiras de se lhes conduzir, conferindo-lhes caráter informacional.

Através desses mecanismos, tomamos um ponto de visada que parece colocar o foco do observador nos deslocamentos idealizados: pela alta celeridade, o que tende a tornar as vias meros corredores, bem como achatar e sedimentar superfícies de contato, além de pré-determinar formas específicas de comunicação, favorecendo desarticulações socioespaciais e de alteridades. Essa forma de se deslocar tem tornado evidente não somente a apreensão, mas também as formas de representação urbanas, conforme visualizado pela defasagem nos deslocamentos, como em *The view from the road* e *Learning from Las Vegas*.

Consideramos que a visada destas análises cartográficas dos deslocamentos em territórios velozes é constituída mais como imperativo, por assim dizer, do que, necessariamente, o pleno acesso a eles, especialmente, quando observamos as cidades latino-americanas, com aspectos estruturais bastante diferentes dos analisados naquelas obras. Isso se enlaça, fortemente, à constatação de Milton Santos de que a formação territorial é, também social,[317] e é no contexto de precariedade que necessitamos ainda mais experimentar outras formas visuais, com mais atenção ao contexto latino-americano, sobretudo, brasileiro. É por conta disso que, num mundo permanentemente em crise, a dimensão atencional[318] do cartógrafo é fundamental

314 Cf.: Virilio, 1996, p. 123.
315 Cf.: Idem.
316 Cf.: Ibidem.
317 Santos, 1994.
318 A *atenção* é um tema que vem sendo discutido por diversas áreas e autores. Podemos citar alguns exemplos a partir de Caliman (Cf.: 2012, p. 3): "os que investigam a constituição do seu valor na história da psicologia, da percepção e da fenomenologia (Crary, 1999; Hagner, 2001, 2003; Wandenfels, 2004); no estudo a partir da mídia e das tecnologias de atração e de entretenimento (Maye, 2005); na história das religiões (Moos, 2001); na história da observação científica e de seus objetivismos (Daston, 2000a, 2000b); na história da patologia mental (Caliman, 2006, 2008)." Para nossa abordagem, focaremos nas propostas trazidas por Kastrup (2009) e Caliman (2012), embora seja importante ainda indicar autores que podemos relacionar com a perspectiva neoliberal de "economia da atenção" (Rose, 1999; Ehrenberg, 1991).

para outras formulações:

> A atenção se desdobra na qualidade de encontro, de acolhimento. As experiências vão então ocorrendo, muitas vezes fragmentadas e sem sentido imediato. Pontas de presente, movimentos emergentes, signos que indicam que algo acontece, que há uma processualidade em curso. Algumas concorrem para modular o próprio problema, tomando-o mais concreto e bem colocado. Assim, surge um encaminhamento de solução ou uma resposta ao problema; outras experiências se desdobram em microproblemas que exigirão tratamento em separado.[319]

O chamamento por uma atenção diz respeito à necessidade de qualificar as experimentações de narrativas de deslocamentos urbanos. Isso se deve ao fato de que, mesmo precário, o avanço das tecnologias da informação, dos meios de comunicação, do incremento da internet, e da *big data* e o maior acesso a estas tecnologias, deixam à mostra uma densa transformação no território. Não somente nele, mas na apreensão e, sobretudo, nas representações urbanas, que, sob a visada dos deslocamentos, pouco se atualizaram. É possível inferirmos, portanto, pelo menos quatro aspectos gerais sobre as leituras urbanas estudadas, realizadas por arquitetos e urbanistas do contexto entre 1960 e 1980: sobre o posicionamento, elas se encontram isoladas em determinados contextos bastante diferentes das realidades urbanas latino-americanas; sobre a linguagem, embora bastante originais, elas deixam explícita a necessidade de contemplar a categoria *deslocamentos* também de modo técnico; sobre a forma apresentada, elas se atentam ao que é visível em uma primeira camada, o que não dá conta da compreensão dos deslocamentos fora dessa superfície e dentro de seu volume; e, sobre o conteúdo, elas se colocam distanciadas dos contextos, tendo em vista toda a dimensão política e social que a amplitude dos deslocamentos impõe, já àquela altura e ainda mais à vida contemporânea. Desse modo, é necessário que sejam propostas outras representações, que, ao nosso entendimento, devem, minimamente, colocar em tensão aspectos diversos que enfrentem a complexidade da produção urbana contemporânea.

319 Cf.: Kastrup, 2009, p. 39.

UMA POLÍTICA DO ATO DE CARTOGRAFAR EM MEIO À PREDOMINÂNCIA DE SISTEMAS CARTOGRÁFICOS

Acreditamos ser necessária a atualização do campo do urbanismo, tendo em vista a profusão de práticas cartográficas que realizam operações com deslocamentos. Além dos motivos expostos, é inegável a necessidade de se detalhar o protagonismo das plataformas Google, com o incremento dos aparatos técnicos de produção de mapas, imagens e informações.

Como já dito ao longo deste trabalho, a Google vem se empenhando, cada vez mais, não somente no papel de principal veículo de informações, como de institucionalização educacional. No caso do campo cartográfico, isso se agudiza, com as já citadas experiências angariadas nos últimos anos pela empresa, que tomam inalcançáveis formas mais complexas de produção.

Paulatinamente mais robusto, o sistema de geolocalização, capitaneado por Google Maps, Street View e Earth, as chamadas GeoTools, vem sofisticando cada vez mais as formas de controle dos dados. Algumas das últimas novidades são a atual interface das ferramentas, que se expandiram e agora são: Maps, Playground, Local Guides, Maps Treks, Street View, Indoor Maps e My Maps.

Se, anteriormente, o Maps, o My Maps e o Street View tinham como objetivos principais a compreensão, leitura, navegação e direcionamentos dos espaços urbanos, com o Local Guides, destacam-se serviços para se conhecer e consumir; com o Playground, mostram-se locais para se divertir e viver a vida social; e com o Indoor Maps, exibem-se ambientes internos privados para consumo, lazer e vida social. Com essa lógica, a plataforma reforça seu compromisso em "fornecer as melhores experiências dos lugares", palavras de seu site oficial. Baseadas em contribuições dos usuários, elas vão sendo moldadas e incorporam locais de consumo.

Somado a isso, a apresentação da interface do *behind the scenes* (por trás das cenas), a exibir os bastidores das capturas de imagens por meio do Google Street View (de carro) e do Maps Treks (a pé), vem reforçar o controle visual por parte da plataforma, dos mais diversos locais do mundo, levando o usuário a conseguir até mesmo "escalar uma montanha" (Fig. 34.01).

Além de disponibilizar ferramentas bastante interessantes para espacialização das informações, e ter como característica fundamental a abertura à colaboratividade, a Google vem realizando parcerias cada vez mais contundentes, a fim de se difundir mais, em todos os meandros possíveis. Podemos citar dois exemplos mais recentes: o projeto *Jacquard*, lançado em setembro de 2019, em parceria com a *Levi's*, uma "jaqueta inteligente", que funciona como



Fig. 34.01. *Google Yosemite - Behi*
Autor/Fonte: Google (captura de



ind the scenes.
e tela).

controle remoto que pode acionar um *smartphone*.[320] Outro é a *99 Taxi*, que lançou, no fim de 2020, novos recursos de realidade aumentada a fim de facilitar o encontro entre motoristas e passageiros em embarques de aeroportos. Isto ocorre no momento em que se abre a câmera no mapa, indicando-se, na tela, setas e placas virtuais de sinalização para dar as informações aos usuários.

A Google se assume como um local em que os trabalhos acabam por convergir, uma predominância que se constrói a todo tempo. O site *Experiments with Google* (Experimentos com Google) torna isso ainda mais evidente, em que, como uma espécie de *Fab Lab*[321] de porte gigantesco, espraiado nos mais diversos territórios do mundo, exibe sua marca.

> Desde 2009, os programadores criaram milhares de experimentos incríveis usando Chrome, Android, IA, Web VR, AR e muito mais. Estamos apresentando projetos aqui, junto com ferramentas e recursos úteis, para inspirar outras pessoas a criar novos experimentos. Aqui estão coleções de experimentos para explorar, com novos adicionados a cada semana. Divirta-se.[322]

É nesse sentido que podemos constatar haver uma estrutura predominante da Google, que penetra por diversos meios. Justamente por ser ampla e diversa, também possibilita muito mais brechas, como as mais diversas manifestações estéticas que a coloca em tensão. São as mais diferentes abordagens

320 Como parte do mesmo projeto, ainda em nível experimental e com disponibilidade limitada, em 2017, a parceria lançava seu primeiro teste, a Commuter Trucker. Atualmente, as jaquetas Trucker e Sherpa podem ser encontradas no site da Levi's por um valor em torno de U$ 200 (aproximadamente, R$ 1.000). Levi, 2020 (website).

321 Os *fab labs* (*fabrication laboratories*, na tradução, laboratórios de fabricação) são ateliês e/ou oficinas em que se é possível realizar fabricações digitais de praticamente qualquer objeto, e são ligados ao movimento DIY ("Do It Yourself" – faça você mesmo), tendo sua origem no Media Lab do MIT, em 2001.

322 Apresentação do site Experiments with Google. Google, 2020 (website).

pelas quais sujeitos escapam aos pressupostos a serem cumpridos por códigos pré-determinados, e aqui destacaremos alguns breves exemplos para a compreensão dessas incidências, sob o filtro de modos audiovisuais de narrar deslocamentos, tendo como ponto de partida cartografias da Google. Uma dessas é a introdução da figura de um narrador que questiona as visibilidades presentes no Google Street View, no caso do curta-metragem brasileiro *Nunca é noite no mapa*, de Ernesto de Carvalho (Fig. 34.02).

Utilizando somente o Google Maps e Street View, o curta mostra práticas cotidianas, que, por vezes, são escusas: bastidores de um sujeito externo à captura pelo automóvel da empresa que realiza as fotografias para o Street View; pessoas visualmente expostas no mapa; diversas abordagens policiais em jovens negros; e processos que denotam a alta especulação imobiliária, com a sequência de imagens em vários anos.

O filme apresenta uma crítica contundente às formas de visibilidade da Google GeoTools, especialmente, o Google Street View, no que diz respeito à escolha da câmera utilizada pela plataforma, com um observador onipresente e onisciente, a partir do topo de uma viatura. Este ponto de visada, por ter o objetivo de capturar a maior quantidade possível de informações com uma boa resolução, é formado por um conjunto de variadas lentes que, por sua vez, também são mais abertas e capturam imagens em





Fig. 34.02. *Nunca é noite no mapa.* Realizador: Ernesto de Carvalho. Fonte: Vimeo (captura de tela).

360º. Esse caráter faz com que se realize uma coleta dos dados eficiente, mas, ao mesmo tempo, por conta de sua característica e por haver pouquíssimas edições, tende a aplainar a imagem, em termos de forma e conteúdo, pois não só pasteuriza as imagens como coloca situações normalmente incomparáveis em um mesmo regime de visibilidade, como, por exemplo, rostos embaçados e pixelados.

Também sob uma perspectiva política, o vídeo argentino *Paisaje para uma persona (Landscape for a person)*, de Florencia Levy (Fig. 34.03), apresenta uma relação mais delicada entre o que se escuta – a partir dos relatos, provenientes de gravações de pessoas em estado de deportação e trânsitos de territórios –; e o que se vê, de imagens provenientes do Google Street View. Isto faz construir uma outra camada, invisível de sentido, entre o que se vê e o que se relata.

A realizadora propõe a recriação perante questionamentos dos modos de representação da história, realizando operações críticas entre o que se é consumido quando trata do assunto sobre deportações e trânsito de indivíduos, que passam por situações de alta vulnerabilidade social.



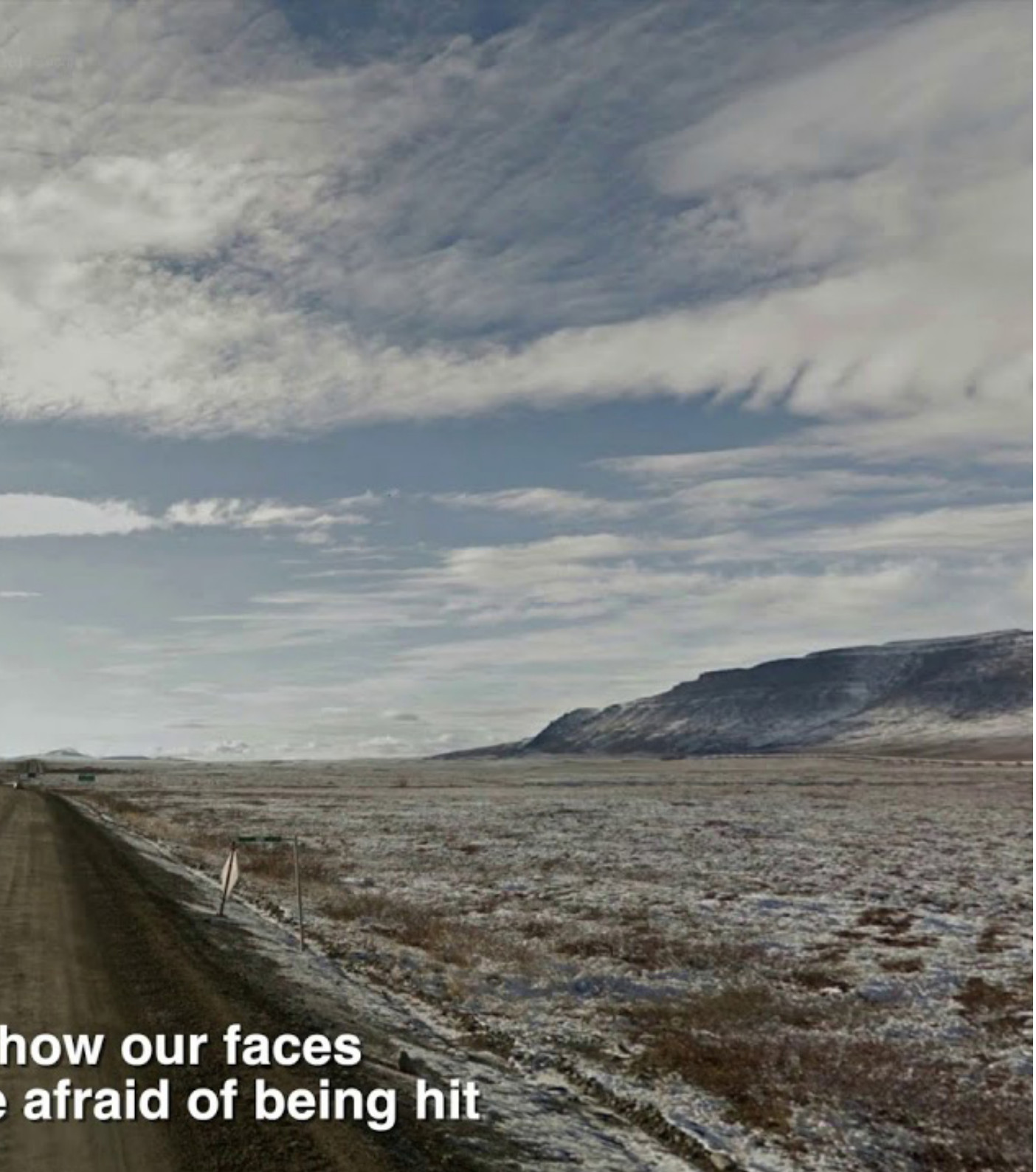


Fig. 34.03. *Paisaje para una persona.* Realizadora: Florencia Levy. Fonte: Festival Film Dukumenter (captura de tela).

Outra operação um pouco mais diferente aparece na vídeo-performance *Google Maps Hacks*, de Simon Weckert, em que aparecem "falhas" na plataforma que se tornam mais evidentes a partir da visão do artista. Utilizando-se das próprias possibilidades da plataforma Google Maps, o realizador as extrapola, ao criar uma "presença invisível" no trânsito de automóveis, a partir do envio de dados de 99 *smartphones*[323] numa rua de Berlim (Fig. 34.04).

Utilizando somente um carrinho de mão repleto de celulares a transmitirem suas posições para o Google Maps, há um contraste proposital com o porte da rua, pacata e com infraestrutura viária de paralelepípedos. Isto pois, quando vista no mapa, a mesma via aparece de cor vermelha, o que significa, de acordo com a simbologia da Google, uma grande aglomeração. A crítica do artista está na forma como a Google e os sistemas cartográficos hegemônicos não só modulam as formas de ver a cidade, como de consumi-la, e, consequentemente, produzi-la, a partir de outros aplicativos que se utilizam da geolocalização.

A obra atenta para dois aspectos distintos: a confiabilidade e a fidedignidade já fornecidas às cartografias se tornaram ainda mais evidentes nesses sistemas cartográficos; e é a própria abertura à colaboratividade da plataforma que pode deixar as brechas para os desvios.



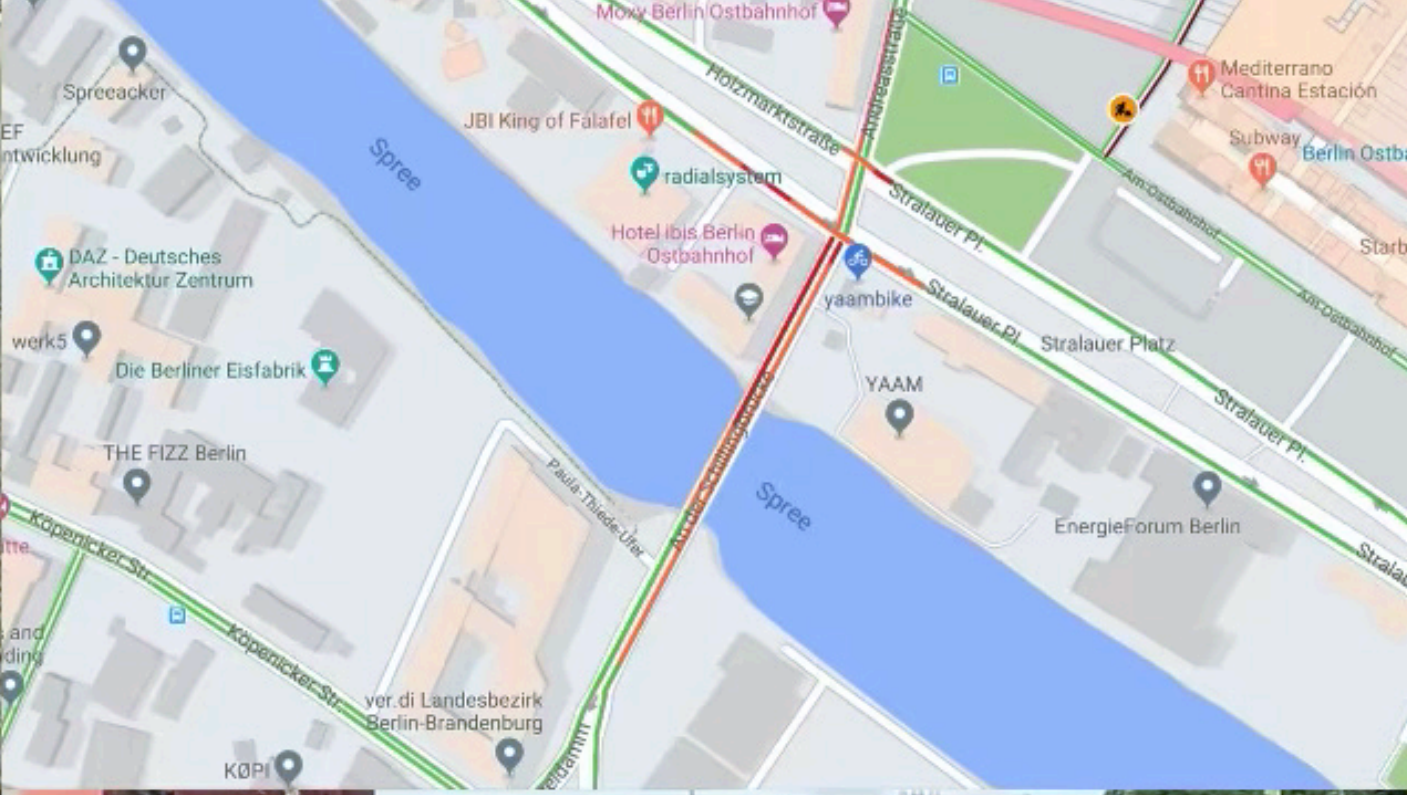




Fig. 34.04. *Google Maps Hacks.* Realizador: Simon Weckert. Fonte: Simon Weckert (captura de tela).

323 Segundo o artista, a escolha do número 99 faz alusão à música do rapper estadunidense Jay-Z, *99 Problems*. Washington Post, Technology, 2020.

Numa outra perspectiva, o curta-relato *Acesso*, de Júlia Leite, é propriamente externo à discussão da fabricação do mapa, mas o utiliza para contar uma história que se passa em São Paulo. Trata sobre uma amizade que inicia na infância entre uma mulher e um homem, configurando-se como uma homenagem da realizadora a um amigo (Fig. 34.05).

Com uma narração de fundo, a história trata o tema da homossexualidade e da amizade, e é desenrolada a partir de relatos que se apoiam em um material visual todo retirado do Google Maps e do Street View. Além disso, faz parte de um rol de trabalhos, de diferentes naturezas, que se relacionam por uma forma específica de mostrar a cidade, por conta das limitações de deslocamento provocadas pelo contexto pandêmico de 2020.

De posse dessas vídeo-obras, se retomarmos os parâmetros elaborados nos diagramas apresentados no início deste capítulo[324] e os testarmos nelas – *Nunca é noite no mapa*; *Paisaje para uma persona*; *Google Maps Hacks*; e *Acesso* –, podemos traçar uma nova perspectiva de ampliação do campo do urbanismo.

Embora estejam circunscritas em contextos e locais específicos, podemos tratar, mais propriamente, do caráter visual das obras, mesmo que também seja do nosso interesse discutir sobre o que é invisível. Sob essa perspectiva, podemos partir de uma lógica de figura-fundo, ou seja, daquilo que não está disponibilizado em primeiro plano e que requer a





Fig. 34.05. *Acesso.* Realizadora: Júlia Leite. Fonte: Festival Sesc Convida / Youtube (captura de tela).

324 Os parâmetros criados para esta pesquisa foram expostos nos três diagramas criados para nossa avaliação anterior, que podem ser encontrados entre as páginas 138 e 145 da tese.

inserção de novas camadas de leitura.

Nas camadas visíveis das vídeo-obras, se tomarmos os parâmetros criados para as obras entre os anos 1960 e 1980,[325] notaremos que alguns aspectos ganham uma musculatura maior, mesmo partindo de um lugar de observação mais distante (uma tela): **aproximação ao foco** é mais ampliada em todas as obras; **tamanho da escala** é maior; **dispersão no território"** é menor, porque as histórias nele se concentram; e **comunicabilidade de elementos urbanos** também é maior, pois há uma aproximação maior aos sujeitos e objetos dos locais.

Há itens que não fazem o devido ajuste nas obras, como mostra a importância de sua atualização, tal qual **particularidade do deslocamento**, já que as experimentações podem ser realizadas em diferentes territórios, com pequenas alterações; e **visibilidade da paisagem**, que sequer pode ser mensurada, já que aparece muito menos, até por se tratar de outra proposta cartográfica. O item **gradação da velocidade**, mesmo de cima do automóvel, é menor, porque há tempo para se observar a velocidade do deslocamento e, além disso, é um ponto importante a ser analisado como diferença, já que há uma mudança de natureza na acepção tanto da velocidade quanto do deslocamento. No contexto das obras, a dimensão de um "sujeito em deslocamento" se desdobra em outro tipo de caminhada, já que, todas elas contêm sujeitos em deslocamento mediados por sistemas cartográficos, num deslocamento mais *online* do que *offline*. Somado a isso, ao passo que os sujeitos estão caminhando virtualmente – portanto, numa velocidade menor, a da caminhada, eles também estão acessando a um outro tipo de alta velocidade, com o volume das informações. Somado a isso, haveria necessidade de incorporarmos outra categoria, que poderia ser o "grau de mediação" das ferramentas, que, comparado às outras obras dos 1960 e 1980, é infinitamente superior. Nesse sentido, o que se ganha, por um lado, em aproximação, perde-se, por outro, no meio em que faz aproximar, e não o observador em si. Trata-se, portanto, de uma relação entre o que é mais mediado para o que é menos mediado.

No que diz respeito aos desdobramentos possíveis das vídeo-obras, na continuidade dos parâmetros criados para as obras entre os anos 1960 e 1980,[326] são trabalhos que, situados em outro momento da história e relacionados a novas tecnologias da informação e da comunicação, abordam um mundo muito mais complexo do que as obras de décadas anteriores. Evidentemente, elas são munidas de mais instrumentos que se prestam a medir, calcular, dimensionar e mapear posições, áreas e espaços. Já a **especificidade do formato** é mantida, pois, por mais que possam ser relacionadas a partir de um conjunto provisório de "vídeo-obras", todos os trabalhos têm seus caráteres de montagem e edição, mesmo que sejam mediados, em parte ou completamente, por sistemas cartográficos hegemônicos. Por outro lado,

325 *Diagrama 1 – Sobre as camadas visíveis* (Cf.: p. 142), que contém sete itens de avaliação: a – aproximação do foco; b – tamanho da escala; c – gradação da velocidade; d – particularidade do deslocamento; e – dispersão do território; f – visibilidade da paisagem; e g – comunicabilidade de elementos urbanos.

326 *Diagrama 2 – Sobre os desdobramentos possíveis* (Cf.: p. 146), que contém cinco itens de avaliação: "a – especificidade do formato"; "b – reprodução do formato"; "c – variedade dos meios utilizados"; "d – ficcionalidade das narrativas"; e "e – difusão da obra".

o grau de **reprodução do formato** é alto, já que, por mais geral que algumas abordagens pareçam em primeiro momento, como *Nunca é noite no mapa*, elas podem ser adaptadas se partidas dos mesmos princípios metodológicos, tanto quanto boa parte das obras dos anos 1960 e 1980, que, àquela altura, objetivavam servir como auxílio de experimentações metodológicas. Os caráteres de **variedade dos meios utilizados** e **ficcionalidade das narrativas** também são altos, já que se utilizam de muitas linguagens montadas para narrar um argumento numa linha do tempo, o que por si só possibilita a narração de uma história qualquer. Por fim, no item **difusão da obra**, já que estão na ampla visibilidade da internet, as obras podem, por um lado, alcançar locais inimagináveis, em termos de difusão; como, ao mesmo tempo, superlotar o já imenso volume de informações disponíveis, o que pode fazer com que acessem a um determinado público.

Por fim, acerca dos modos de fazer disponíveis das vídeo-obras, pelos parâmetros criados para as obras entre os anos 1960 e 1980,[327] além deste fator advindo da própria passagem do tempo, o que nos chama mais atenção é o modo como as obras operam também novos deslocamentos de mundo, a partir de: posições geográficas para além do eixo EUA-Europa, como Brasil e Argentina; sujeitos em outros formatos de deslocamento (o de dados e informações). No entanto, as execuções não são exatamente coletivas e colaborativas (itens: compartilhamento dos processos, elaboração coletiva, participação dos usuários no local e interdisciplinaridade), mas denotam outra ideia de autoria por se tratar de colagens de arquivos existentes, já que os sujeitos aparecem mais como montadores, editores, curadores e cartógrafos.

Nesse sentido, o **compartilhamento de processos**, especialmente por se tratar de um trabalho de arte e não ser acadêmico, como o caso de nossa pesquisa, ainda se mantém baixo, numa operação audiovisual do realizador como figura única, a partir de sujeitos que utilizam iniciativa própria, muito embora os procedimentos possam ser considerados bastante simples de serem executados, com a devida orientação. Nesse sentido, apostamos que essas vídeo-obras nos auxiliam a apontar um horizonte metodológico próprio para experimentações no campo que tangencia a cartografia e o audiovisual, especialmente, no que diz respeito aos espaços acadêmicos e em acesso a comunidades que se interessem por essa discussão, mais de caráter formativo. É preciso compreendermos em que contexto de mundo estamos nos envolvendo quando tratamos dos sistemas codificados

327 *Diagrama 3 – sobre os modos de fazer disponíveis* (Cf.: p. 149), que contém quatro itens de avaliação: "a – compartilhamento dos processos"; "b – elaboração coletiva"; "c – participação dos usuários no local"; "d – interdisciplinaridade"; relacionadas por meio de comparações entre elas.

MAPAS-MOVIMENTOS COMO [OUTROS] *FUNCIONAMENTOS* NUM MUNDO [AINDA MAIS] CODIFICADO

Como qualquer sistema, a Google é repleta de códigos. Logo, é importante nos recordarmos de que um código é um meio entre sujeitos e objetos, e há, a ele apriorístico, o que é fora do cognoscível, pois o processo de codificação do mundo "nem sempre é totalmente consciente".[328] Ao aprendermos um código, é, precisamente, seu caráter artificial que nos faz deixar de lado o incomunicável. Códigos e símbolos são, portanto:

> (...) uma espécie de segunda natureza, e o mundo codificado e cheio de significados em que vivemos (o mundo dos fenômenos significativos, tais como o anuir com a cabeça, a sinalização de trânsito e os móveis) nos faz esquecer o mundo da "primeira natureza".[329]

O objetivo desta codificação pode ser visto tanto para nos fazer "esquecer"[330] desse mundo anterior, sem aquilo que nos torna animais; quanto, diferentemente, para que nos possibilitemos imaginar outros mundos, em que poderíamos inventar outros regimes de visualidade. Em ambas as hipóteses, realizamos aquilo que, para Flusser, é a principal característica do campo do design:[331] a de simular algo, sendo o designer um "conspirador malicioso que se dedica a engendrar armadilhas".[332] Ao utilizar a palavra "malicioso", Flusser trabalha com sua ambivalência, pois, ela poderia servir tanto para um "mal", quanto conter, também, certa astúcia. O arquiteto, o designer e o cartógrafo, que constroem a partir de planos, projetos e desenhos, seriam, assim, simuladores.

Por isso, o que está fora dos códigos, por não ser racionalizado, é preterido, enquanto as técnicas em que isso se desenvolve são cada vez mais sofisticadas. Isto ocorre pois, ao longo do tempo, as formas de captura da atenção, principalmente as monetárias, tornaram-se mais corpusculares, absortas em uma infinidade de códigos e signos. Tal fato não se trata, propriamente, de uma novidade, já que vivemos de modo mais intensificado no mundo dos códigos pelo menos desde a virada da Revolução Industrial (1760-1840), agudizado com a advento de aparelhos e máquinas eletrônicas, com a chamada "Terceira Revolução Industrial", ainda em curso. De modo contínuo, as transformações das máquinas podem ser vistas a todo tempo, e as simulações vêm sendo ainda mais evidenciadas e "consistem nos mais adequados métodos para transformar coisas para o uso".[333]

> Enquanto se fabricava sem ferramentas, isto é, enquanto o *Homo faber* apreendia a natureza com as mãos, a fim de apropriar-se das coisas e transformá-las, enquanto não se podia identificar a localização de fábricas, não havia

328 Cf.: Flusser, 2007, p. 90.
329 Cf.: Idem.
330 Cf.: Ibidem.
331 Utilizamos aqui termo "design" e "designer" no sentido de "projeto" e "projetista", respectivamente, a fim de que destaquemos a de abrangência deste campo. Sobre isso, Flusser opera um resgate etimológico para compreender a mudança semântica da palavra "design". Enquanto substantivo, de origem latina, "contém o termo signum, que significa o mesmo que a palavra alemã *Zeichen* ("signo", "desenho"). E tanto signum como *Zeichen* têm origem comum. Etimologicamente, a palavra "design" significa algo assim como designar (*entzeichnen*)". A partir da leitura do autor, a destacamos como verbo – *"to design"* –, a significar, por exemplo, "tramar algo", "simular", "projetar", "esquematizar", "configurar", "proceder de modo estratégico" (Cf.: Flusser, 2007, p. 181).
332 Cf.: Idem, p. 182.
333 Cf.: Ibidem, p. 38.

> um "topos" para elas. O homem pré-histórico, da Idade da Pedra Lascada, não especificava lugares para fabricação, produzia em qualquer lugar. Quando entram em jogo as ferramentas, torna-se necessário delimitar espaços no mundo para a fabricação – como os lugares onde se extraía o sílex das montanhas, ou os locais onde o sílex era convertido em objetos que receberiam uma aplicação e seriam utilizados.[334]

Nesse sentido, podemos inferir que a humanidade, em um infinito, amplo e disperso movimento de produção de códigos, perdeu a conexão com aquilo que somos, em primeiro momento; e o que nos liga à natureza. De tal modo, o mundo codificado se torna uma experiência predominantemente simulada, e a relação "homem-aparelho" tem se tornado mais indissociável, porque "o aparelho só faz aquilo que o homem quiser, mas o homem só pode querer aquilo de que o aparelho é capaz".[335] Esse "novo homem" que surge seria tal qual um "funcionário", pois já se conecta a todo tempo, em meio à trama de fios, cabos, via *wireless* e *bluetooth*; ou seja, "onde quer que esteja, leva consigo os aparelhos (ou é levado por eles), e tudo o que faz ou sofre pode ser interpretado como uma função de um aparelho".[336]

O "funcionário", portanto, vive para *funcionar* adequadamente, com suas *funções* devidamente preestabelecidas, sabendo operar o *funcionamento* das máquinas e aparelhos da melhor maneira possível: é, sobretudo, um "funcionário plenamente perfeito", pois, além de operar as máquinas, está sempre disponível. Num mundo cada vez mais digitalizado, os novos funcionários somos todos nós que operamos as máquinas a todo tempo em postagens, curtidas, capturas de tela, produções audiovisuais, fotografias; e mais: buscas pela internet, utilização de mapas e posições georreferenciadas, cliques, *uploads* e *downloads*; enfim, somos nós quem mantemos o funcionamento perfeito do sistema digital. Operamos de tal modo como uma *sociedade do desempenho*,[337] que *funciona* de acordo com a circulação do desejo, acoplada ao capital, em que tudo é produção e o *funcionário* vive para produzir.

> O consumo e o registro determinam diretamente a produção, mas a determinam no seio da própria produção. De tal modo que tudo é produção: produção de produções, de ações e reações; produções de registro, de distribuições e de pontos de referência, produção de consumos, de volúpias, de angústias e de dores. Tudo é produção: os registros são imediatamente consumidos, destruídos, e os consumos diretamente reproduzidos.[338]

É na busca de *funcionar de outra forma* que surgem os *mapas-movimentos*, noção pensada enquanto experimentação metodológica deste trabalho de doutorado, e que se configura como necessária perante o contexto das cartografias dos *deslocamentos*, apresentado até aqui. *Mapas-movimentos* se

334 Cf.: Ibidem, p. 39.
335 Cf.: Ibidem, p. 40.
336 Cf.: Ibidem, p. 41.
337 Han, 2014a.
338 Cf.: Deleuze; Guattari, 1966, p. 9.

desenvolve sob uma perspectiva crítica, tanto das formas cartográficas hegemônicas, quanto das estratégias de formação e ocupação do território urbano, a partir do deslocamento de sujeitos.

São procedimentos que visam a propor outros *funcionamentos*[339] e que se operacionalizam a partir de sistemas cartográficos presentes em plataformas hegemônicas, como as já citadas da Google (Maps, Street View e Earth); de sistemas informacionais que utilizam a geolocalização (como Facebook, Instagram, Twitter, ForSquare, Booking, Airbnb, etc.); e de informações amplamente disponibilizadas em sites e plataformas (como jornais, portais de notícias, sites de arquivos públicos digitais, etc.), de um modo em que se incorporem características que lhes são próprias.[340]

Estes *funcionamentos* acontecem a partir de movimentos na própria forma de visualização, conforme demonstraremos a partir do próximo capítulo, mas, além: são outras formas de *fazer-mundo*. Em meio a uma infinidade de dados, assumimos esta experimentação como outros *funcionamentos* – que *funcionam*, pois estão dentro dos mesmos códigos e funções, mas *funcionam* de uma maneira diferente – em meio a contextos contingenciais como o que Jameson apostou como necessário para uma "nova estética do mapeamento cognitivo".[341]

As experimentações das vídeo-obras apresentadas na virada dos anos 2010 e 2020, em muito, dialogam com essa forma de pensar a cartografia aliada ao audiovisual e engajam politicamente os debates. Elas avançam nos parâmetros elencados por nossas análises, no que diz respeito às obras entre os anos 1960 e 1980, e podem auxiliar nessa expansão do campo do urbanismo, já que trata de elementos que mobilizam as narrativas urbanas, sob diferentes aspectos. É por conta dessa abertura presente nas vídeo-obras que prosseguimos no campo das narrativas dos deslocamentos urbanos, reivindicando experimentações metodológicas próprias.

É num contexto de um mundo cada vez mais mobilizado pelos sistemas cartográficos e audiovisuais que apostamos na fusão dessas técnicas combinadas a uma política do ato de cartografar. De um lado, o campo disciplinar do urbanismo não se atualizou suficientemente, a ponto de incorporar essas técnicas em salas de aula ou como experimentações técnicas de campo. De outro, as categorias construídas pelo audiovisual ainda são bastante distanciadas do campo da arquitetura, e mais fundamentalmente ligadas a disciplinas do campo da comunicação, ciências sociais, antropologia visual e audiovisual.

Enquanto isso, o mundo contemporâneo parece não somente fazer sobreviver, mas também produzir, coercitiva e inconscientemente, uma lógica da vida cartográfica e em movimento, guiada por aplicativos

339 Flusser, 2007.

340 Também se aproximam da ideia de *hackeamento de mapas* (Erle; Gibson; Walsh, 2005) ou de *mashups*, tendo como objetivo explorar aplicações de *mapeamento livre* (*open-source*), ou mesmo outras formas de combinações das funções entre distintos aplicativos, websites e plataformas. O *open-source*, por suz vez, é um software de código aberto (*open-source software – OSS*), oferecido sob a licença da Fundação GNU de Software Livre, cuja relação mais primeira se dá na fundação do Open Source Movement (Movimento Código-Aberto), lançado em 1983 e vinculada à filosofia Open Source Definition.

341 Jameson, 1991.

e *softwares* que visam a mobilizar sujeitos,[342] a partir do compartilhamento de imagens, mapas e vídeos que desaparecem;[343] do posicionamento das câmeras,[344] que antes era somente estático, e hoje precisa de movimento;[345] da velocidade das histórias digitais;[346] dentre outros fatores. É nesse sentido que reivindicamos outra gramática para o campo das narrativas dos deslocamentos, considerando, sobretudo, os agentes em meio à lógica de um sistema cartográfico, tal qual presente nas vídeo-obras abordadas. Para isso, é fundamental que compreendamos o campo das visualidades dos deslocamentos como território de experimentação política, técnica e poética, utilizando-nos de aparatos que *funcionem* de outros modos. No próximo capítulo, indicamos a construção de modos de narrar deslocamentos, a partir de um cartógrafo que conecta, mas também mobiliza acontecimentos, propondo a invenção de outros mundos. É uma experimentação cartográfica sem centralidades, pela própria cartografia, a partir de uma multiplicidade de atores. Ou, tal qual propõem Kastrup, Passos e Escóssia:

> Em um sistema acêntrico, como conceber a direção metodológica? A metodologia, quando se impõe como palavra de ordem, define-se por regras previamente estabelecidas. Daí o sentido tradicional de metodologia que está impresso na própria etimologia da palavra: *metá-hódos*. Com essa direção, a pesquisa é definida como um caminho (*hódos*) predeterminado pelas metas dadas de partida. Por sua vez, a cartografia propõe uma reversão metodológica: transformar o *metá-hódos* em *hódos-metá*.[347]

Pelo caráter experimental, esse *hódos-metá* nos serve como um guia para a elaboração de ensaios em *mapas-movimentos*, indicando a necessidade de contribuir para o campo das narrativas urbanas dos deslocamentos também de maneira propositiva, como arriscaremos, a seguir.

342 Podemos citar alguns desses fenômenos que acontecem a partir de mídias sociais, em específico, pelo Twitter, quando há um volume enorme de utilização, como, por exemplo, já em 2010, pela Primavera Árabe; pela mobilização de Junho de 2013; e pelas eleições brasileiras de 2018 e estadunidenses de 2016.

343 Embora, atualmente, seja mais conhecido pelo aplicativo Instagram, da empresa Facebook, a ideia de compartilhamento de imagens que desaparecem em pouco tempo foi proposta pelo Snapchat, da empresa Snap Inc. Em 2017, a empresa lançou o compartilhamento temporário de mapas, pelo Snap Map, que também já era uma ferramenta disponível na plataforma Whatsapp, também do Facebook.

344 O formato "*gif*", utilizado desde os primórdios da internet, criado em 1987 pela CompuServe (CIS), foi uma das primeiras imagens nesse sentido, sendo revigorado a partir de novos formatos derivados de redes sociais, como o Orkut, e, mais recentemente, em 2015, pelo Instagram, a partir do aplicativo Boomerang, em que o usuário precisa realizar algum movimento com a câmera para inseri-lo à imagem estática. Posteriormente, esse formato foi incorporado por diversos outros aplicativos.

345 A inserção do audiovisual na espetacularização do cotidiano está cada vez maior nas sociedades globais, a partir de aplicativos de criação, edição e montagem de vídeos, em especial, nos últimos anos, com as novidades do Instagram, como o Reals, inspirado no aplicativo chinês Tik Tok (também conhecido como Doyin, na China), da ByteDance, lançado em 2016.

346 A lógica de pequenas histórias publicadas online foi iniciada mais fortemente a partir da publicação de textos curtos na rede social Twitter que, inicialmente, disponibilizava do espaço de 140 caracteres. A rede foi e ainda é a plataforma mais utilizada para diferentes mobilizações sociais e políticas contemporâneas, bem como veículo oficial de comunicação de diversos governantes e figuras importantes, ao lado do Facebook, cujo formato possibilitou a escrita de textos mais longos. Para muitos, é essa característica de histórias menores (ou micro-crônicas) que faz o Twitter ainda ser uma rede social muito utilizada, e que, ao lado dos stories de dez segundos no Instagram, torna esse movimento mais veloz.

347 Cf.: Kastrup; Passos; Escóssia, 2015, p. 10.





CAPÍTULO 4

de [outros] funcionamentos de sistemas cartográficos

MAPAS E ATUAÇÃO: UM *HÓDOS-METÁ*

Pensar *mapa* em meio ao contexto de espacialização das informações, ainda mais intensificado nas últimas décadas, requer-nos traçar uma constelação de problemas, em especial, os que tangenciam temas mais diretamente ligados a esta pesquisa: os regimes de visibilidade. Concentramos esta miríade, precisamente: na saturação da forma expressa pelo "objeto-mapa", que diz muito pouco sobre distintas realidades; no depauperamento do "sujeito-observador", unívoco e distante; na predominância de uma mediação totalizante por detrás do "objeto-mapa", nomeadamente, no que diz respeito às plataformas geolocalizadas (recortadas, nesta pesquisa, às da Google); na volumosa, ininterrupta e infinita proliferação de dados sem critérios produzidos pelas mídias locativas; e no esvaziamento de conteúdos críticos nesta produção e consumo ininterruptos.

Como já exposto, os mapas, durante muito tempo e ainda atualmente, têm sido uma das formas de se manterem e se consolidarem as relações de poder. Wood[348] apresenta isso por meio de postulados sobre os mapas, ajudando-nos a lembrar que eles: funcionam a serviço de interesses que sequer são notados; estão imersos na história que eles ajudam a construir; mostram algumas coisas e deixam outras de lado; têm neles camuflados, e às vezes neles escondidos, interesses aos quais servem, e eles estão neles incorporados por meio de sinais e mitos; têm em cada signo uma história; e que os interesses que deles se utilizam podem ser reivindicados.

Como indica Pickles,[349] a partir de Crampton e Krygier:

> (...) em vez de procurar como podemos mapear o objeto... [poderíamos] nos preocupar com os meios pelos quais o mapeamento e o olhar cartográfico codificaram objetos e produziram identidades.

É o que importa para nossa pesquisa: perguntar sobre os meios vigentes; compreendê-los; e realizar outros tantos novos; outras narrativas sobre deslocamentos. É preciso, por conseguinte, desvelar os processos que constituem as próprias cartografias e os questionar, pois os mapas ativam o território a todo tempo, articulando-se de tal forma que podem ser importantes mecanismos de transformação social. Lembramos, portanto, que "o objeto-mapa" não diz de uma totalidade, mas de uma dada realidade – a partir de um "sujeito-observador" – que precisa ser desvelada.

É preciso, sobretudo, fugir de binarismos relacionados aos mapas, como nos orienta Harley[350] – arte/ciência, objetividade/subjetividade

348 Wood, 1992.
349 Cf.: Pickles, 2004, p. 12 apud Crampton; Krigyer, 2006, p. 89.
350 Harley, 1990a.

e científico/ideológico –, e trabalhar com sua efetiva contextualização: enquanto documentos e arquivos de uma sociedade, em um determinado tempo histórico, político e social. Mais do que isso, é fundamental que observemos mapas como objetos estético-políticos, como visto em outros campos: por exemplo, na arte, por meio dos mapas surrealistas, os psicogeográficos do Situacionistas e as práticas cartográficas de Cildo Meireles. E há que torná-los ainda mais atuais, como as práticas de mapeamento *open-source*, tal qual o Open Street Maps,[351] e as realizadas no próprio sistema da Google.

Portanto, os problemas dos modos de fazer e o que eles fazem, sucintamente, traduzem o que é o "fazer" cartografia na contemporaneidade, no que diz respeito aos regimes de visibilidade e às formas de representação. E, especificamente sobre estas, constantemente em crise, o *fazer cartográfico* nos remete a uma importante indagação, que Kastrup[352] sintetiza, contornando um problema:

> (...) como aprender a viver num mundo onde, mais do que nunca, evidencia-se a inexistência de fundamentos sólidos ou permanentes e, ao mesmo tempo, evitar a problematização ociosa, que puxa como um buraco negro?

Interessa-nos, portanto, tentar desmobilizar as cartografias desses aspectos, de maneira efetiva e consciente, em meio a uma característica dos tempos atuais: o tensionamento ao que é consolidado. Se averiguarmos exterioridades advindas de uma visão dos extratos dominantes – normativos, coloniais, patriarcais, ricos, ocidentais, brancos, etc. –, em que se enxerga o outro estritamente como objeto; bem como as observâncias expressas nos cinco itens do primeiro parágrafo deste tópico; e ainda os problemas que tangem mais diretamente aos objetos-mapas, no segundo; podemos reivindicar modos de fazer cartográficos. É necessário, para tanto, reinventar *outra atuação*, em que "a consistência corporal do conhecimento"[353] seja "indissociável da invenção de um mundo."[354]

> (...) se queremos criar novas formas de conhecer e viver, não podemos nos furtar de inventar um mundo. Aprender a viver num mundo sem fundamentos é inventá-lo ao viver.[355]

Para a realização de outros procedimentos cartográficos, antes de mais nada, devemos ter, de modo consciente, o que desejamos cartografar, por que e como o faremos. Esta reflexão é imprescindível, tendo em vista a profusão das mais variadas formas de mapeamento e da disponibilização de dados contínuos sobre quem e o que está sendo mapeado. Ao passo que mapas predominantes de sistemas cartográficos têm se tornado cada vez mais abertos, de fácil manipulação e acessíveis, as formas com as quais eles têm sido disseminados, em muito, também contribuem para um uso que

351 Criado em 2004 por Steve Coast, é uma plataforma livre que disponibiliza dados geoespaciais de ruas, em linguagem de programação do tipo Python.
352 Cf.: Kastrup, 1998, p. 121.
353 Cf.: Ibidem.
354 Cf.: Ibidem.
355 Cf.: Ibidem.

fere princípios éticos sobre o que e quem está sendo mapeado. Há, portanto, no cerne de uma *outra atuação* cartográfica, a necessidade de uma conscientização a propósito do conteúdo que está sendo cartografado. Sobre isso, na conjuntura da elaboração de uma reflexão crítica acerca do método da *cartografia da ação social*, cuja valiosa contribuição foi dada em termos de análise – em que a divulgação dos mapas não era o interesse –, Ana Clara Torres Ribeiro nos relembra que mapa é poder; e que ele nos diz mais a respeito do que se "faz fazendo" do que é "feito":

> Como carta, o mapa não aparece como instrumento isolado ou como bela ilustração de textos, exacerbando critérios estéticos, mas sim como ferramenta analítica e como sustento da memória dos outros. Neste sentido, propõe-se uma cartografia incompleta que se faz, fazendo. Uma cartografia praticada, que não seja apenas dos usos do espaço, mas também utilizável (...).[356]

Portanto, podemos nos indagar: por que realizar cartografias? O que há nesta forma de relação que pode nos auxiliar a pensar e propor diferente? E o que há nas cartografias de deslocamentos que podem dizer diferente do que já foi dito? Na realidade, não há algo especial em nenhuma experimentação metodológica, mas, sim, nas articulações que realizamos por meio delas: nas perguntas que fazemos a partir delas.

Se tomarmos as análises cartográficas realizadas por arquitetos, urbanistas e planejadores, entre 1960 e 1980, recordamos que, de um modo geral, elas demonstravam interesses pelo que estava imediatamente à frente dos olhos de seus realizadores.

Isto consistia naquilo que estruturavam, comunicavam e compunham as paisagens e formas urbanas, bem como suas coesões internas e externas, associadas às leituras por meio de observações entre edificações e monumentos. Em maior ou menor grau, as narrativas inventariaram muito mais o que estava em primeiro plano – o da superfície – do que histórias, perguntas, relações, conexões, interseções e reflexões por detrás do visível.

Em *Townscape*, na representação do movimento homônimo maior do que a própria obra, Gordon Cullen e seus compartícipes (J. M. Richards, Nikolaus Pevsner, Ian McCallum, Osbert Lancaster e Hubert de Cronin Hastings) entendiam como fundamental narrativas da cidade por um olhar bucólico, que remetia a preceitos de composição formal do Romantismo. Embora aparecessem práticas de uso e apropriação dos espaços na obra, as cartografias por eles traçadas não diziam sobre como ocorriam deslocamentos, as relações que os indivíduos teciam com os espaços e os modos como eles os transformariam; sobretudo, como e se isso poderia ser representado graficamente. A cidade era o objeto

356 Cf.: Ribeiro et al., 2002, p. 4

o qual um observador contemplava e o decupava por meio de códigos e signos por eles desenvolvidos; e esse processo de edição, igualmente, não era fruto de interesses nas análises e reflexões.

Já em *The view from the road*, Kevin Lynch, Donald Appleyard e John Myer traçavam um manual de leitura da forma das estradas e as possíveis coesões que elas determinariam entre cidades. Os usuários, por sua vez, eram tidos como meios pelos quais os olhares realizariam essa coerência sobre a imagem da cidade. O olhar de dentro do carro, como em *Learning from Las Vegas*, com Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour, reforçava ainda mais a objetificação da cidade e dos sujeitos que a compunham, a ponto de eles serem parcamente considerados como agentes transformadores da paisagem. Em ambas as obras, o distanciamento era evidente e bastante desvinculado de contextos sociais locais, tanto pela forma quanto pelo conteúdo das representações.

Em *The Manhattan Transcritps*, Bernard Tschumi radicalizava as operações diagramáticas, e os modos de compreensão teórico-projetuais da arquitetura, em favor da inclusão do espaço constituído por relações entre novas categorias: evento e movimento. Isso nos fornece algumas pistas, no que diz respeito às disjunções arquitetônicas propostas. É a obra que mais se aproxima à valorização de um contexto singular, em que sujeitos o compõem, mesmo que a protagonista ainda seja muito mais a cidade, onde ocorrem os eventos.

Ao avançarmos algumas décadas e chegarmos ao contexto presente, em que campos disciplinares são mais difusos – e, de certo modo, mais permissivos –, observamos uma maior mobilização acerca de deslocamentos e de outras formas pelas quais eles podem acontecer. Isto se dá em meio à profusão tecnológica e à geoespacialização das informações, mesmo que elas não sejam precisamente associadas à produção cartográfica de modo consciente. São sujeitos a questionarem a importância de posições e lugares, entendendo-os como social e historicamente construídos, a partir de pontos de vista distintos; e que passam a ter, em alguma medida, um senso mais ampliado de localidade.

É nesse bojo que experimentamos uma oportunidade bastante singular na história, em que outras vozes podem e devem ser ouvidas; outras formas de visibilidade podem e devem ser tornadas visíveis; outras gestualidades podem e devem ser apresentadas. A cartografia, neste contexto, pode ser um procedimento político, ético-estético[357] e pedagógico, a auxiliar a tornar diferentes sujeitos mais conscientes de seu *lugar de fala*.[358] É político porque pode relacionar práticas e praticantes, gestualidades e formas, e engajá-los, de diferentes modos. É ético-estético porque lida com procedimentos: é o modo-forma que importa, na

357 Partimos da compreensão bi-unívoca foucaultiana sobre as relações entre ética e estética. Na obra *O cuidado de si*, Foucault resgata como os greco-romanos lidavam com a filosofia, inferindo-se que, para eles, sua existência era uma forma de ser que se apresentaria conjuntamente, sendo indissociadas ética e estética. Para Foucault (1984 p. 18), tratava-se de "práticas refletidas e voluntárias através das quais os homens não somente se fixam regras de conduta, como também procuram se transformar, modificar-se em seu ser singular e fazer da vida uma obra que seja portadora de certos valores estéticos e responda a certos critérios de estilo".

358 Cf.: Ribeiro, 2017, p. 34. Trata-se de um conceito articulado à perspectiva feminista, que toma específicos pontos de partida. Isto significa dizer que "não estamos falando de experiências de indivíduos necessariamente, mas das condições sociais que permitem ou não que esses grupos acessem lugares de cidadania. Seria, principalmente, um debate estrutural. Não se trataria de afirmar as experiências individuais, mas de entender como o lugar social que certos grupos ocupam restringem oportunidades".

reversão de um *metá-hodós* para um *hodós-metá*.[359] E é pedagógico, por fim, pois as operações que aqui ocorrem intentam transformar este espaço para experimentações de métodos e práticas. Por meio delas, objetivamos criar interlocução com campos disciplinares diversos, tendo como balizamento a possibilidade de um fazer cartográfico coletivo e interdisciplinar ligado aos campos de humanas, ciências sociais e aplicadas.

Nesse sentido, é fundamental indicarmos que a construção deste campo se dá a partir de procedimentos teórico-práticos, entremeados à própria inventividade – *um fazer mundo possível* – diante das circunstâncias nas quais esta pesquisa está inserida: um contexto em que a dimensão de *outros deslocamentos*[360] toma ainda outras proporções. Assim, na estruturação destes procedimentos, realizamos algumas narrativas de deslocamentos, por meio de práticas que destacam a cartografia como campo ampliado. Para isso, essas experimentações estão embebidas em várias fontes, do campo das ciências sociais, geografia, artes visuais, psicologia, arquitetura e da própria cartografia; no estudo de conceitos e noções que estruturam o pensamento e direcionam a tese onde há a potência da pesquisa cartográfica: o *plano comum*.

> (...) diferentemente de algumas décadas atrás, em que o comum era definido, mas também vivido como aquele espaço abstrato, que conjugava as individualidades e se sobrepunha a elas, seja como espaço público ou como política, hoje o comum é o espaço produtivo por excelência.[361]

O espaço produtivo do *comum* é onde as sociedades podem se encontrar de modo evidente, e onde há a aposta no que é "pré-individual",[362] na potência do ser. Ele se dá, sobretudo, por meio das linguagens, da cognição e da inventividade, delineadas por subjetividades criativas, como possibilidade "de comunicar, de relacionar-se, de associar, de cooperar, de compartilhar a memória, de forjar novas conexões e fazer proliferar as redes".[363]

O *plano comum* não trata de um espaço homogêneo ou relacionado a uma identidade, mas, justamente, de um território que realiza uma "comunicação entre singularidades heterogêneas".[364] Não tratamos aqui, portanto, de um grupo, mas de um coletivo, em que linhas são cruzadas, organizadas pela *transversalidade*.[365] Essas pontas se articulam como vasos comunicantes e podem transbordar em alguns espaços, como uma cartografia comunicativa. Trata-se, portanto, de uma "sensorialidade alargada",[366] em que o senso de lugar se amplia e se complexifica. Por conta desse caráter, ela se materializa no seio do capitalismo cognitivo, em que há riscos de dissipação, devido a seu alto grau produtivo.

Logo, não há método ou forma que consiga dar conta de sua totalidade; não há mecanismo que

359 Kastrup; Passos; Escóssia, 2015.

360 Recordamos que esta tese é escrita até o primeiro semestre de 2021, no contexto de isolamento social por conta da pandemia do Covid-19, em meio à intensificação da utilização das tecnologias da informação e do alargamento das estruturas tecnológicas relacionadas à espacialização das informações.

361 Cf.: Pélbart, 2003, p. 29.

362 Simondon, 1964, p. 4. Essa dimensão trata de um *devir*, de uma potência, que conecta por singularidades e não identidades, em que "o meio é atravessado por uma tensão entre duas ordens de grandeza que mediatiza o indivíduo quando ele vem a ser". Assim, o indivíduo não possui uma "essência do ser", ou seja, ele não seria a totalidade do ser. Ele seria o produto relativo de um estado cuja característica não é ser um indivíduo, nem o princípio de individuação, mas um "meio".

363 Cf.: Pélbart, 2003, p. 29.

364 Cf.: Kastrup, Passos, 2013, p. 265.

365 O conceito de *transversalidade* é de Guattari (2004), apresentado em um contexto bem específico do campo da psicologia. Trata-se do I Congresso Internacional de Psicodrama, realizado em 1964, em Paris. Àquela altura, Guattari o apresenta como crítica e contraponto ao conceito de transferência, de Freud (1910). Para o autor, um dos grandes problemas da psicanálise é priorizar, a todo tempo, a transferência do complexo de Édipo a fim de explicá-lo como modo em que o psiquismo e a vida se organizam. Por conta disso, ele desenvolve o conceito de *transversalidade* que visa a articular outros aspectos além dos vinculados à família, como políticos e sociais, que funcionariam como vetores diversos a compor os sujeitos.

366 Cf.: Pelbart, 2003, p. 30.

a capture; e não há um modelo representacional que consiga traduzi-la. Tratamos, portanto, de processos. E a riqueza disso é ser no campo em que os vetores de força podem ser conectados, nos afetos e encontros[367] entre distintos sujeitos, já que a "pesquisa cartográfica sempre busca a dimensão processual da realidade",[368] entendendo o espaço da escrita como interrupção para reflexões e análises. Desse modo, surge a experiência do *plano comum* traçado para esta pesquisa: os *mapas-movimentos*.

367 Numa linhagem da filosofia a partir de Espinosa (1983), e revisitada por Deleuze (2002), a dimensão dos *afectos* toma uma importância no que diz respeito a compreensão das relações entre os indivíduos. Para o pensador, as coisas se explicam na matéria e os *afectos* seriam possibilidades dos indivíduos se ampliarem, a partir de um corpus maior: a *multitude* (multidão). Trata-se de um projeto de filosofia da Modernidade que se distingue da ideia de uma submissão, bastante destacada na filosofia hobbesiana, que viria posteriormente. Para Espinosa, portanto, as *afecções* seriam os modos a condicionarem os *afectos*; e estes as durações, variações ou sentimentos provocados por estas *afecções*. Os *encontros* seriam, portanto, as situações em que poderia haver a ampliação dos *afectos*.

368 Cf.: Kastrup, Passos, 2013, p. 263.

SISTEMAS CARTOGRÁFICOS DOMINANTES E POSSÍVEIS ARTICULAÇÕES ENTRE PESQUISA, ENSINO E EXTENSÃO

Nos últimos anos, ao ministrarmos disciplinas mais vinculadas ao campo do urbanismo em diferentes faculdades, um problema recorrente nos chamou atenção: a realização, por parte de discentes, de cartografias descompromissadas e desencarnadas de contextos para os quais seriam utilizadas. Ao serem solicitados a realizar análises para uma cidade, muitos tendiam a fazer dois movimentos, geralmente, associados: utilizavam-se dos sistemas de geoposicionamento, geolocalização e geovisualização da Google (Earth, Maps e Street View) para realizar uma leitura do lugar, "deambulando" pelo mapa; e, quando iam fisicamente ao território, realizavam-na de dentro do carro.

Tanto pelo relato quanto pelas imagens que eles apresentavam, a visão do para-brisa do carro aparecia. As palavras "comodidade", "conforto", "segurança" e "alívio" vigoravam como as mais ditas, tal qual estivéssemos dentro de um comercial de automóveis. O que surpreendia não eram as palavras em si, até porque o que se dizia era coerente, ou a naturalização cada vez maior da utilização dos sistemas da Google – como se existissem desde sempre; mas, por não aparecer, em nenhum momento, questionamentos sobre como e por que aquelas imagens eram produzidas, e o que elas significavam. Afinal, em alguma medida, tratava-se de representações de espaços; ou seja, no limite, era um sistema que fornecia espaços prontos para serem usufruídos, sem que estudantes se questionassem sobre suas procedências.

Dentro do mapa da Google, como dito pelo título do filme de Ernesto de Carvalho já apresentado, "nunca é noite". Os rostos das pessoas são como placas de carro: desfocados; o ângulo é sempre o mesmo, e todo lugar parece qualquer outro. A viatura da Google entra somente em locais supostamente mais seguros; e, dentre vários outros aspectos, o mais relevante é que o mapa é uma reprodução social. E dada a histórica fidedignidade confiada à forma-mapa, nada mais avassalador do que ela ser cada vez mais inquestionável, já que, mais recentemente, também, é a ela entremeada uma alta produção e consumo de fotografias em tempo real.

Embora tais questões tivessem sido mobilizadas em diversos espaços de sala de aula, para nós, havia a necessidade de produzirmos outra gramática para esses mapas, em que pudéssemos fissurar, de alguma forma, seus sistemas; ou, minimamente, fazermos perguntas diretamente a eles. E mais: era necessário produzir outros *funcionamentos*[369] para

369 Flusser, 2007.

os sistemas cartográficos – e que, talvez, Google Earth, Maps e Street View pudessem ser explorados como primeiro estudo de caso, já que esse sistema é, também, o mais emblemático e conhecido.

Ao longo da pesquisa, foi se tornando cada vez mais evidente a necessidade de um viés inventivo que pudesse dar conta de enfrentar esse campo, utilizando-nos dos mesmos códigos e signos: telas, buscas, *pins*, trajetos, distâncias, rotas programadas, linhas, fotografias, capturas de tela, cliques, rolagens, acelerações e desacelerações.[370]

Dada a problemática surgida em sala de aula, essa investigação foi pensada, em primeiro momento, como ateliê de curso de arquitetura e urbanismo.[371] A proposta foi construir uma articulação entre pesquisa-ensino-intervenção, surgindo o projeto de pesquisa *Cartografias de deslocamentos do território urbano contemporâneo*,[372] com objetivo mais geral de realizar outras narrativas de deslocamentos urbanos, em que o processo coletivo se configurasse como principal estratégia. Com os efeitos dos decretos estaduais e das normativas universitárias para isolamento social, por conta da pandemia de Covid-19, algumas importantes decisões precisaram ser tomadas, apontando outras direções para a pesquisa.

A primeira delas foi optarmos por sua adaptação para um contexto *online* e remoto de abordagem, entendendo que este espaço também poderia fornecer novos caminhos. Em seguida, a fim de configurar outro espaço coletivo, e aproveitando o caráter territorialmente disperso da pesquisa,[373] realizamos uma chamada aberta, em meados de agosto de 2020, a participantes de todo Brasil. Nesta chamada, além de explicarmos, brevemente, particularidades da pesquisa, intentamos entender o perfil dos interessados e questionamos, sucintamente, as intenções dos possíveis participantes na contribuição coletiva, bem como apresentamos os procedimentos de trabalho.

Outra decisão foi compreender que o espaço textual de uma tese não seria suficiente para contemplar os procedimentos, o que acarretou uma estratégia de montagem do site da pesquisa: ***mapasmovimentos.com***, mais detalhado adiante.

Ganhávamos terreno, destarte, para a criação de uma plataforma paralela de comunicação, que pode e deve proceder para além da tese. Após as inscrições dos participantes, realizamos, ainda em agosto de 2020, uma primeira reunião *online*, via videoconferência, ocasião em que apresentamos o contexto completo da pesquisa.

Neste encontro, a diversidade de participantes nos chamou atenção: quarenta estudantes de graduação e pós-graduação de instituições públicas e privadas; de diferentes etnias, gêneros, classes sociais e

370 Cabe ressaltar que, do início da pesquisa até a qualificação de doutorado, intentamos também incorporar os territórios offline, utilizando, para isso, leituras de campo de territórios velozes. Àquela altura, interessava-nos compreender como a formação deste território era constituída por disputas entre práticas *lentas* (Santos, 1994) e o *governo da velocidade* (Virilio, 1991). Para isso, objetivávamos realizar tensões entre elas em infovias – onde circulariam sujeitos, mercadorias e informações –, tendo como objeto empírico a Rodovia Dom Pedro I (Campinas/SP), por meio de diferentes apreensões urbanas. Isto mudou porque passamos a compreender como enfoque o campo da representação mais diretamente, sendo o território que nos interessava aquele apresentado por ela, como, por exemplo, os mapas da Google.

371 Com o vínculo de docência de disciplinas relacionadas ao campo da representação, no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Goiás (Unidade Acadêmica Especial de Ciências Sociais Aplicadas / Regional Goiás), a proposta inicial era desenvolver uma disciplina de Núcleo Livre (optativa). Com o formato de ateliê, a ideia era ofertá-la a discentes de qualquer curso de graduação da universidade.

372 A pesquisa é vinculada à Universidade Federal de Goiás (UFG), em parceria com o Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU USP) e o grupo de pesquisa Núcleo de Estudos das Espacialidades Contemporâneas (NEC IAU USP). Como desdobramento direto, a pesquisa tornou-se projeto de extensão da UFG, por meio do projeto *Cartografias dos deslocamentos dos territórios urbanos: uma leitura coletiva e colaborativa sobre as relações de poder em rodovias brasileiras*.

373 A pesquisa, a princípio, concentrava-se em algumas rodovias dos estados de São Paulo, partindo da Rodovia Dom Pedro I, em Campinas (onde já possuíamos distintas informações realizadas para a qualificação de doutorado); e outras duas entre Goiás e o Distrito Federal, sobre as quais começávamos a nos familiarizar, à altura da pandemia de Covid-19: na BR-060, que liga o Distrito Federal a Goiânia, e na GO-070, que conecta Goiânia à cidade de Goiás.

territórios, correspondentes a todas as regiões geopolíticas brasileiras: um mapa se formava. Mas, como todo mapa é uma reprodução, mesmo que contemplasse uma diversidade de atores, o eixo dominante continuava sendo o centro-sul brasileiro, com a maioria dos participantes provenientes do estado de São Paulo.

Os procedimentos para realização da pesquisa colaborativa e coletiva foram sendo desenhados. Desfeitos e refeitos; tecidos a todo instante, em experimentações diversas: de sentidos, de mundos e de formas de visualização. A costura da pesquisa se fez gradualmente e um *comum* se constituiu.

A fim de que possamos dissecar a pesquisa de modo mais detalhado, a seguir, adentramos aos seus pormenores, intentando explicitar como são os seus procedimentos, para que, posteriormente, relatemos como ocorreram as abordagens dos participantes, bem como os resultados, as análises, os desafios e as possibilidades.

Uma incursão na pesquisa-intervenção
Cartografias dos deslocamentos do território urbano contemporâneo

A pesquisa *Cartografias dos deslocamentos do território urbano contemporâneo* concentrou informações das experimentações metodológicas criadas para esta tese de doutorado. Teve como base central a constatação de problemas e metodologias observados nas quatro obras estudadas – *Townscape*, *The view from the road*, *Learning from Las Vegas* e *The Manhattan Transcripts* – com aspectos fundamentais a serem atualizados.

Isto se desdobrou no contexto das experimentações em narrativas urbanas, que, por sua vez, foram circunscritas no tempo histórico de cinco meses (agosto a dezembro de 2020) de duração das atividades semanais da pesquisa, que aconteciam em ambiente digital, via videoconferência, em formato de encontros, com periodicidade de três a cinco vezes por semana, em reuniões de organização; estudos de metodologias e conceitos pertinentes à pesquisa; e ainda da elaboração de planos de trabalho, planilhas, roteiros; de processos de decupagem e edição de filmes; e de desenvolvimento de artigos e ensaios textuais. Desse modo, sucintamente, podemos estabelecer que a pesquisa foi estruturada a partir dos seguintes tópicos:

a) Contextualização e justificativa da elaboração;
b) Objetivos gerais e específicos;
c) Metodologia e cronograma de trabalho;
d) Produtos e considerações a serem desenvolvidas.

a) Contextualização e justificativa da elaboração

A pesquisa foi inserida no universo das narrativas de deslocamentos urbanos, em meio a um rol de arquitetos e urbanistas, artistas, geógrafos e cartógrafos, dentre vários outros praticantes, que pensaram e propuseram práticas de deslocamentos Teve como pano de fundo a necessidade em se produzir narrativas de deslocamentos de territórios velozes, como rodovias, por meio de outros *funcionamentos* cartográficos.

Para entender "outros" *funcionamentos*, no entanto, foi fundamental recordarmos dos vigentes: mapas, posições, distâncias, localizações, trajetos, dentre outros. De um lado, trata-se de deslocamentos *offline*, em que o sujeito caminha e desenvolve-se em distintas velocidades, mediado ou não por veículos automotivos. De outro, trata-se de deslocamentos *online*, em que há a espacialização das informações, a partir de diversos aplicativos, softwares e sistemas, encabeçados por grandes empresas de tecnologia das informações e de geoprocessamento de dados, como a Google. Nesse sentido, num primeiro momento, coube a leitura e o estudo de diversas experimentações de deslocamentos, recortadas a partir das práticas cartográficas apresentadas por Sperling, divididas, pelo autor, em três grupos: *arquivos visuais, gráficos-diagramas* e *trajetórias-narrativas*.[374]

Em seguida, houve a compreensão da necessidade de incorporação do movimento nas narrativas, notadamente, consideradas a partir de práticas visuais. Recomendamos a leitura de alguns trabalhos já descritos na tese, como *Townscape*, *The view from the road* e *The Manhattan Transcripts*, por exemplo, e filmes que exploram deslocamentos, como *Nunca é noite no mapa* e *Google Maps Hacks.*

Inferimos a necessidade de serem produzidos *outros funcionamentos* de sistemas cartográficos, entendendo que isso deva acontecer por meio dos vigentes, em possibilidades de fissuras, sobretudo, utilizando a linguagem audiovisual.

b) Objetivos gerais e específicos

A pesquisa objetivou produzir uma cartografia de produtos audiovisuais disposta em website que registrem deslocamentos do território brasileiro, tendo como ponto de partida trechos de rodovias (geralmente, de três a quatro quilômetros, mas que podem ser maiores), com velocidades a partir de 60 km/h, em cidades brasileiras, preferencialmente, que os participantes conheçam e/ou frequentem.

Através da apresentação de conceitos, textos e reflexões pertinentes ao tema, objetivou-se que os participantes escolhessem vias em que já transitassem, e que pudessem por elas se deslocar novamente (se possível, a pé, de carro e de

374 Sperling, 2017.

transportes públicos), a partir de um olhar mais *atento*, para levantar algumas questões. Isto ocorreu a partir de objetivos específicos:

- realizar um plano de trabalho individual, detalhando as etapas da pesquisa micro e macro;
- realizar um estudo territorial e espacial amplo da via escolhida (legal, urbanístico, histórico, fundiário, etc.), com aproximação ao local;
- realizar fotografias, vídeos e desenhos que deem conta de entender problemas específicos das "espacialidades emblemáticas" presentes nas vias;
- realizar incursões *online* no território do local escolhido no Google Maps;
- realizar vídeos que deem conta de entender os problemas identificados das vias;
- realizar textos (acadêmicos e/ou livres), a fim de refletir sobre a experiência da pesquisa.

c) Metodologia e cronograma de trabalho

A primeira etapa da pesquisa foi, propriamente, a montagem de um plano de trabalho, que deveria contemplar problemas e inquietações pessoais dos participantes no que dizia respeito aos deslocamentos contemporâneos, com objetos, objetivos, metodologia e referências. Isto ocorreu a partir de problemas observados em territórios por eles conhecidos e apresentados logo nas primeiras reuniões coletivas.

Já a segunda etapa foi o que poderíamos chamar de uma varredura inicial do local escolhido; um modo de apreensão das espacialidades *offline*,[375] que visou a observá-las, escutá-las, cheirá-las e tateá-las, atentamente. Objetivou-se que os participantes escolhessem um território que contivesse uma via com média ou alta velocidade, e que por ela se deslocassem, a fim de mobilizar questões. O percurso escolhido tinha como única regra a presença de "espacialidades emblemáticas" (Fig. 42.01), ou seja, locais que gerassem mais perguntas do que respostas. Nelas, e por meio delas, deveria haver lógicas vinculadas ao capital, como: aeroportos, rodoviárias, usinas, supermercados, shoppings centers, estádios de futebol, grandes muros, viadutos, pontes, grandes vazios, arranha-céus; mas, também: linhas imaginárias que dividem territórios, rios escondidos, marcos inventados, zonas fronteiriças, locais temporários, dentre outros.

Para que fossem bem compreendidas essas espacialidades, estabeleceu-se um modo de visualização próprio, pensado por uma outra semântica visual, em que o deslocamento era o centro da visualização, e não o que era visualizado por meio dele. Denominamos esta técnica de "deslocamento de fora para dentro", e a dividimos em três etapas: *do ponto às linhas*; *das linhas às superfícies*; e *das superfícies às profundidades.*

Do ponto às linhas consistiu na leitura de primeiro

1) escolher uma cidade
2) escolher uma via ***veloz*** a ser estudada [em torno de 3 a 4km; com velocidade acima de 60km/h]
3) realizar um estudo contendo: mapa geral do entorno, com principais pontos emblemáticos, relacionados a práticas de valorização fundiária [ex.: shopping centers; supermercados; hipermercados; condomínios, aeroporto, rodoviária etc.]
4) circular: de carro, ônibus, metrô, a pé, bike, etc.
5) realizar narrativas pessoais [objetivas e subjetivas] em diferentes camadas gráficas, visuais e em movimento: áudio, texto, mapas, fotos, desenhos, colagens, fotomontagens, etc.
6) elencar algumas perguntas a serem respondidas (quais os proprietários dos locais? quais os principais acessos? quais os locais mais ricos, em termos fundiários? quais as principais vistas? quem é o sujeito e indivíduo que observa?)
7) método proposto:
   - do ponto à linha
   - da linha à superfície
   - da superfície à profundidade
8) produção individual / coletiva [mapas-movimentos]

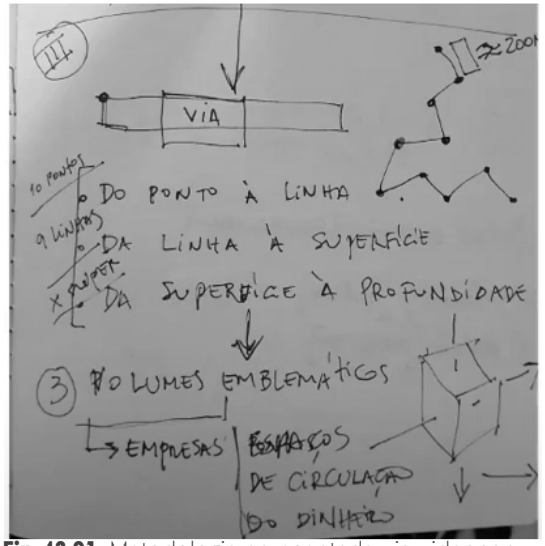


Fig. 42.01. Metodologia apresentada via videoconferência. Autoria própria.

375 Conforme veremos adiante, ainda neste subcapítulo, a realização da pesquisa também pode acontecer independente desta etapa, à distância e remotamente, utilizando-se unicamente de sistemas cartográficos, pesquisas online e remotas. Embora apostemos que a imersão presencial auxilie em uma compreensão mais imediata do território, para nossa pesquisa, isso não se trata de ser mais ou menos verídico. O fato mais importante é a pesquisa ser realizada com aferições de informações de sujeitos locais, podendo ocorrer, portanto, remotamente.

instante, em que se observou o que há entre um ponto fixo e as espacialidades em questão. Assim, de longe, a partir de um ponto, destacavam-se aspectos que faziam delas emblemáticas, por exemplo, formas de circulação, zonas nodais e apropriações específicas. A característica principal deste modo de observação era a tessitura de uma linha a partir de um ponto que se conectava a outros, e que não se focasse numa estaticidade da paisagem. Destacava-se, principalmente, o contexto do percurso.

Em seguida, em *das linhas às superfícies,* visualizou-se a multiplicidade de pontos e, consequentemente, de linhas que podiam ser conectadas por eles. Nesse sentido, eixos longitudinais e transversais aos pontos deviam ser contemplados, mas outros diferentes, como circundantes e em ziguezague, podiam ser mais interessantes, a fim de que fossem observadas, de diferentes ângulos, as variedades dos deslocamentos. Foi importante destacarmos também o que acontecia com o movimento dos corpos durante esse deslocamento (sensações e tentativas de tradução daquela experiência).

Por fim, em *das superfícies às profundidades* realizou-se uma leitura mais complexa, que, invariavelmente, afetou as demais. Tratava-se das camadas invisíveis, em que outras podiam ser trazidas, como os modos sob os quais as práticas de deslocamentos operavam sobre os indivíduos. Mais do que isso: como as circulações aconteciam – e aqui caberia ressaltar que são circulações de cunho emblemático, onde haveria o interesse do capital –, cargas, descargas, depósitos, sobreposições, justaposições, etc. Tratou-se ainda da leitura de uma camada além do que se observava: informações, dados, posições, variações, etc.; geralmente, apresentadas em arquivos públicos, veículos de imprensa, legislações, normativas, dentre outros.

Somado a isso, foi salientado ainda que os deslocamentos podiam acontecer em meio a uma variedade de modais – carro, bicicleta, ônibus, pedonal, etc. –; e, quanto mais variados fossem, mais complexas e ricas podiam ser as análises e reflexões acerca das espacialidades encontradas. Além disso, os participantes podiam e deviam se aproximar de interlocutores locais (transeuntes, vizinhos, usuários, etc.), que também podiam dominar esses territórios em saberes e outros modos de deslocamentos próprios. Em suma, foi uma etapa surgida a partir de dois verbos fundamentais: ver e escutar.

Após estar embebidos em espacialidades *offline*, discutiu-se coletivamente as questões que surgiram, e, em seguida, partiu-se para a segunda etapa da pesquisa: realizar uma apreensão nas espacialidades *online* da via adotada, a fim de contrapô-las.

Para isso, os veículos utilizados podiam ser quaisquer mídias em que a espacialização das

informações fosse mais evidente, como mapas da Google; eventos com geolocalização do Facebook; *tags* e menções (arrobas) do Twitter e Instagram; fotografias e mapas associados de aplicativos de reserva de hotéis, pousadas e apartamentos, como Booking e Airbnb; ou de recomendações de locais, pelo próprio Google, ForSquare, Click Advisor ou Catraca Livre; dentre inúmeros outros.

Especificamente, para este recorte, realizou-se uma proposta a partir de mapas e fotografias da Google, pelo Earth, Maps e Street View, tendo em vista seu caráter emblemático e sua facilidade de uso. Após essa decisão, foi importante compreender a ferramenta: modos de visualização; trajetos; *pins*; tipos de leitura temporal (fotografias dos locais na passagem de anos).

Alcançou-se a terceira etapa da pesquisa, que era a de elaborar um roteiro para a produção audiovisual de uma narrativa, a partir da entrada de um narrador no mapa. Este roteiro tinha como objetivo construir uma história que colocasse em tensão o que foi descoberto, a partir de pesquisas e idas às espacialidades *offline*; aos deslocamentos realizados nas espacialidades *online*; por meio de uma linguagem em linha do tempo, em três importantes camadas: imagem, áudio e movimento.

O roteiro poderia começar de formas distintas, cabendo ao realizador tomar a escolha que lhe fosse mais conveniente. Em termos mais objetivos, sugerimos que ocorresse, em primeiro momento, a escrita geral da ideia do vídeo: o que seria narrado e a sequência das cenas. Após isso, caberia ao realizador, sob nossa orientação, decidir o que entraria e sairia do texto para ser narrado ou montado a partir de colagens de áudio.

Já a imagem, por sua vez, foi construída a partir de capturas de tela do sistema cartográfico – em nosso caso, do Earth, Maps e Street View –, e, vistas em sequência, montadas de acordo com o que foi estabelecido na estrutura do roteiro. Uma característica fundamental da montagem – neste objeto de estudo – foi considerar exclusivamente a presença de imagens da plataforma escolhida, tornando mais evidente, em primeiro momento, a ideia de uma peça fílmica produzida pelo próprio sistema, e, sobretudo, sua metalinguagem.

Por fim, o movimento se deu no próprio ato da captura de tela, já que havia peculiaridades na utilização de multi-telas (computadores, *tablets*, *smartphones*, etc.), que, há um bom tempo, simulam incorporação de gestos, velocidades e acelerações, realçados pela edição de vídeo: cliques, deslizamentos de telas, rolagens, troca de páginas e abas, etc.; bem como, das próprias ferramentas da Google: deslocamento de trajetos, *zooms*, entradas e saídas no "tubo", a partir do "arremesso" do *Pegman*,[376] dentre outros. Uma estrutura de decupagem e roteiro foi desenvolvida

376 Nome dado ao pequeno boneco amarelo que fica ao lado direito da tela do Google Maps, responsável pela incursão no Street View. O nome vem do inglês e contém "*peg*" (prendendor de roupas) e "*man*" (homem), pois, inicialmente, tratava-se de um "olho com um corpo", evoluindo para um prendedor, e, aos poucos, seu design foi sendo mais bem trabalhado, até tomar a forma de um homem.

(Fig. 42.02), contendo as células: número da cena, imagem referente (feitas com capturas de tela), áudio, que, vistas em sequência, davam a dimensão dos movimentos a serem realizados. Após a elaboração do roteiro, os realizadores puderam utilizar softwares de edição de vídeo que lhes conviessem, e montar, numa linha do tempo, a narrativa proposta.

d) Produtos e considerações a serem desenvolvidos

Por entendermos que a pesquisa se *faz-fazendo*, ou seja, em que se aprende pelo percurso, a realização de *produtos-processos* foi uma das atividades mais importantes. Por *produtos-processos*, entendemos as próprias práticas dos participantes no ato de realizar o processo cartográfico-audiovisual. Os procedimentos foram iniciados com a ida aos locais e finalizados – ao menos temporariamente – com a película audiovisual. Os produtos desenvolvidos, objetivamente, foram: roteiros, vídeos e análises dos dois.

A retroalimentação entre as partes fez com que tudo o que se produzisse fosse parte do processo, e foi precisamente isso que possibilitou ver de outra forma os trabalhos, a todo tempo. Portanto, para esta pesquisa, produtos foram, em particular, os próprios procedimentos metodológicos.

Já os roteiros, como descritos anteriormente, puderam ser formulados pela relação imagem-

Cena	Imagem	Áudio
1		Efêmero: definido como aquilo que é temporário; passageiro, transitório.
2		Algo só se torna de fato efêmero quando acaba, quando se desfaz.
3		Quanto tempo algo precisa existir para que seja permanente ou temporário?
4		Muitas vezes, na cidade, o efêmero ocupa os lugares vazios. Como uma tendência em ocupar o que não parece ter função.

Fig. 42.02. Esquema de decupagem e roteiro coletivo. *Mapas-movimentos 27: SRIA II*, Brasília, DF. Autora: Camila Reis. Reprodução.

som-movimento, em formato de tabelas ou listas. Deveriam ser pensados para ter em torno de três a seis minutos, já que haveria, na baixa velocidade de visualização de vídeos e na repetição do formato, riscos de uma constância cair em monotonia, o que poderia comprometer sua apreensão.

Já os vídeos tiveram como características a entrada no mapa de topo (Earth; Maps), depois de dentro (Street View), e a narração e os áudios de fundo. Podiam ser editados em softwares gratuitos, livres e em outros que se desejasse. O nome dado a eles por nós foi *mapas-movimentos*, seguidos do número de sua realização e uma sigla (exemplo: *mapas-movimentos 1* = MM1), a partir do conceito elaborado para esta tese, já exposto, e, logo mais, retomado.

As considerações e análises textuais, procedimentos (que, neste caso, estão em andamento até o fim desta escrita), podem ser sobre os vídeos e/ou roteiros elaborados, bem como questões pertinentes à pesquisa que se fizeram presentes, seja pelo objeto de estudo (rodovia) ou pela forma cartográfica de elaboração (mapas + vídeos).

Apresentação e sistematização dos mapas-movimentos realizados para a pesquisa

Ao longo dos cinco meses de pesquisa, foram realizados 27 mapas-movimentos, por 25 colaboradores,[377] em narrativas de 27 rodovias e avenidas, provenientes de 19 cidades, em 11 estados brasileiros mais o Distrito Federal.

Para compreensão do site, sugerimos a consulta ao *Anexo 1 – Tese-Site Mapas-Movimentos,* contendo todos os vídeos produzidos, bem como o funcionamento do site *mapasmovimentos.com*. Embora os trabalhos tenham igual relevância, objetivamos, em seguida, sistematizar a presente leitura, intentando torná-la a mais fluida possível e não tão extensa. Desse modo, neste espaço, buscamos apresentar algumas das narrativas mais emblemáticas, tanto por conta de objetos específicos, formas de realização, quanto, ainda, por contextos e particularidades.

Somado a isso, cada vídeo foi categorizado como um tipo de deslocamento, divididos por sua vez, em quatro: *deslocamentos de formas de [des]significar*; *deslocamentos de formas de [re]lembrar*; *deslocamentos de formas de [a]notar*; e *deslocamentos de formas de [re]ver*, apresentados no contexto da análise mais adiante. Por conseguinte, os vídeos escolhidos para esta explanação são os *Mapas-Movimentos 2*, *3*, *5*, *12*, *17* e *23*.

377 Participantes da pesquisa, no total, foram 35, mas aqueles que realizaram os vídeos foram 25. Dentre estes, o perfil foi formado por pessoas com faixa etária entre 19 a 27 anos, com 18 participantes do gênero feminino e sete do masculino.

Mapas-movimentos 2 [MM2]: Rodovia Transamazônica (deslocamentos de formas de [des]significar)

O vídeo *Mapas-movimentos 2 [MM2]: BR-230, Rodovia Transamazônica, Medicilândia – PA* (Gabriel Ramos, 2020, 4”31’, Fig. 42.04) tem com o objeto de estudo a BR-230 – Rodovia Transamazônica, no trecho entre Altamira e Medicilândia, no Pará. Utiliza-se da visualização de topo do Google Maps e do Street View, a fim de mostrar o trecho de 80 km de rodovia, entre a saída sudoeste de Altamira até o raio de 2km,[378] em torno da antiga Usina Abraham Lincoln, em Medicilândia. Em áudio, mesclam-se trechos de narração à época da inauguração da via,[379] ambientações de estradas e narrações próprias. Para realizar o deslocamento de 80 km dentro de um curto período de vídeo, ele é acelerado tal qual um *timelapse*, dando a impressão da viatura da Google, no ato da captura, estar em alta velocidade.

De modo fragmentado e pausado, a narração parte da perspectiva dos *deslocamentos de formas de [des] significar*,[380] ou seja, de dar vários significados, já que o nome das coisas, dos lugares e das vias se transformam ao longo do tempo; e são apagados de tal forma a não mais serem associados ao que eram em primeiro momento. Neste contexto, o mote do vídeo se desdobra sobre a Rodovia Transamazônica concentrar uma gama de situações controversas desde sua fundação até os dias atuais. Tudo começa com o nome da cidade escolhida: Medicilândia,



Fig. 42.04. Usina de Pacal. *Mapas-movimentos 2: Transamazônica*, Medicilândia, PA. Autor: Gabriel Ramos. Reprodução (Captura de tela).

criada à altura do governo do general Emílio Garrastazu Médici (1969-1974), em meio à Ditadura Militar Brasileira (1964-1985).

Para localizar Medicilândia no mapa, apresentam-se referências: Altamira, maior município brasileiro em extensão geográfica, às margens do rio Xingu, onde foi implantado o marco zero da Rodovia Transamazônica, em 1972; e a emblemática Usina Hidrelétrica de Belo Monte (2011),[381] na Bacia do Rio Xingu. Para ligar as vias, toma-se a saída sudoeste, que, ainda em Altamira, possui o nome de um político ainda vivo,[382] para, depois, tornar-se a Rodovia Transamazônica.

Ao longo de alguns minutos na rodovia, a estratégia

378 O vídeo abarca os 80km da via, embora a questão central trate especificamente dos 2km em torno da usina.

379 Retirado do vídeo “Vila Pacal – Usina Abraham Lincoln 1974 – Medicilândia-PA”. Crédito: Arquivo Nacional.

380 Nos seis vídeos apresentados, qualificaremos os deslocamentos, e isso é retomado em seguida, com a explicação dos mesmos e do *Diagrama 4 - Tipologias dos deslocamentos por meio das narrativas* (Cf.: p. 212).

381 Os primeiros estudos para a Usina de Belo Monte surgem em 1975, ainda na Ditadura Militar (1964-1985), e sempre foram alvos de muitas críticas de ambientalistas devido ao alto impacto ambiental que a obra poderia causar, em especial, na vida dos povos originários da região da bacia do rio Xingu. Após muitas disputas travadas ao longo de décadas, em 2010, ocorre o leilão de concessão do projeto para hidrelétrica, cujo vencedor foi o Consórcio Norte Energia S/A, responsável por realizar a obra, com a ligação da primeira turbina em 2016. Em dezembro de 2019, a usina alcançou um total de 11.233,1 MW de potência instalada, conforme dados da concessionária. Norte Energia. UHE Belo Monte: histórico.

382 Trata-se da Avenida Jader Barbalho, nome do atual senador, ex-governador e pai do atual governador do Pará, que gera curiosidade na narração, já que a lei federal nº 12.781, de 2013 proíbe batizar vias com nome de figuras vivas, o que nos resgata a primórdios da colonização brasileira, quando os nomes eram dados a todos os monumentos e locais descobertos.

de edição acelera bastante o vídeo para vencer a quilometragem de uma cidade a outra. Durante esse percurso, as imagens que aparecem – datadas da última captura pela Google, em outubro de 2019 –, em parte, contêm solo asfaltado; e, em grandes trechos, mais próximos a Medicilândia, partes em terra batida.

Ainda neste deslocamento, ouvem-se áudios oficiais da inauguração de Pacal (Projeto Agroindustrial Canavieiro Abraham Lincoln), em 1971, que prometia garantir empregos na região. A usina de cana-de-açúcar Abraham Lincoln,[383] torna-se um dos principais trunfos do governo de Médici, fundando, em 1973, no km 92 da rodovia, Medicilândia. Logo no início, a usina não dá lucros e é vendida para uma empresa privada que, posteriormente, entra em falência e acaba por devolvê-la à União, em nome do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), tornando-se ruína até os dias atuais.

Mapas-movimentos 3 [MM3]: Av. Dr. Labieno da Costa Machado (deslocamentos de formas de [a]notar)

O vídeo *Mapas-movimentos 3: Avenida Doutor Labieno da Costa Machado, Garça – SP* (Mateus Agostinho de Castro, 2020, 4”42’, Fig. 42.05) tem com o objeto de estudo a Avenida Doutor Labieno da Costa Machado, na cidade de Garça, em São Paulo. Utiliza-se da visualização de topo do Google Maps e do Street View, a fim de mostrar a extensão da via,



Fig. 42.05. Rodoviária de Garça. *Mapas-movimentos 3: Av. Dr. Lubieno Costa Machado*, Garça, SP. Autor: Mateus Agostinho de Castro. Reprodução (Captura de tela).

com 4,5 km a cortar o centro da cidade. Em áudio, mesclam-se narrações próprias, ambientações de estradas e uma pequena fala de Ermínia Maricato.[384]

Ao longo do vídeo, narra-se o fato de Garça ter “entrado no mapa” a partir de 2011, quando a viatura da Google realiza a primeira varredura na pequena cidade do interior paulista com pouco mais de 40 mil habitantes. O vídeo torna compreensível, tanto em áudio, quanto em imagem, o evento da chegada de variadas e grandes redes de lojas na cidade, como Americanas, Pernambucanas, Lojas Cem e Casas Bahia, o que ainda não tinha acontecido durante sua história, na perspectiva dos *deslocamentos de formas de [a]notar*, ou seja, não somente notar, mas

383 “O Pacal fazia parte do programa Brasil Novo, a primeira agrovila criada na Amazônia para receber as famílias de assentados que viriam do Sul. A usina nunca operou regularmente.” Malavolta, 1995.

384 Áudio retirado da entrevista “Reformas Urbanas e Especulação Imobiliária”, disponível para ser assistido no canal de Youtube de Fernando Fabiano Gonçalves de Lima.

notar a partir do olhar da diferença, no caso, da transformação de uma economia local para outra mais global.

Deslocando-se pela via, o narrador vai apresentando locais em que não fica evidente, a partir de um olhar desencarnado, que há especulação e interesse no valor da terra na cidade: em 2011, iniciam-se burburinhos sobre uma possível reforma na rodoviária (que só se confirma em 2018, ano da última leitura da Google).

Posteriormente, as lojas que existiam na antiga rodoviária foram desapropriadas; anos a fio, chegam novas marcas e franquias de grandes empresas e conglomerados de varejo: Lojas Cem, Lojas Americanas, dentre outras. As igrejas menores vão sendo substituídas por maiores, como a imponente Universal do Reino de Deus.

Ao final, a narração traz à tona o exemplo contundente da venda da antiga rodoviária. O edifício localizado no centro da cidade pertencia a famílias que divergiam quanto a sua compra pela Prefeitura. Por fim, em 2019, as Lojas Cem adquiriram o edifício e o transformou por inteiro, preservando apenas a torre do relógio e a fachada principal, e criando uma pequena praça. A transformação da cidade é protagonizada pela última fala do vídeo: "a cidade, enfim, nunca esteve tão no mapa. Garça está no mapa!".

Mapas-movimentos 5 [MM5]: Av. Antônio Carlos Magalhães (deslocamentos de formas de [re]ver)

O vídeo *Mapas-movimentos 5 [MM5]: Avenida Antônio Carlos Magalhães, Salvador – BA* (Tatiana Silva Scher, 2020, 3"23', Fig. 42.06) tem com o objeto de estudo a Avenida Antônio Carlos Magalhães, na cidade de Salvador, na Bahia. Utiliza-se da visualização de topo do Google Maps e do Street View, a fim de mostrar a extensão abordada da via. Em áudio, mesclam-se narrações próprias a reportagens e ambientações físicas dos locais.

O vídeo, feito de cima de uma viatura, contesta os espaços designados aos carros, confrontando-os às formas de circulação na via, entre pedestres e automóveis. Para isso, utiliza-se de noções da semiótica em relação à paisagem: figura-fundo; nós e pontos nodais; trama; rede; eixo; e marco. Somado a isso, amarra-se a ideia de disputas de forças.

De posse disso, a narradora conduz os *deslocamentos de formas de [re]ver*, partindo não somente de uma visada como de muitas outras, seja de sujeitos em locais e situações que compõem esse cenário emblemático, seja de modos de se ver outros deslocamentos (a pé, de carro, de ônibus, etc.).

Além de apresentar itens que aparecem com numerações e metragens que lhes configuram mais imponência, como: as oito pistas da via; a

informação sobre o número referente à venda de carros daquele ano; o shopping Iguatemi (que gera uma frota de, aproximadamente, 500 mil carros por dia no local); e a grande igreja da Universal do Reino de Deus (14.450 m2).

Após apresentar números, o vídeo conduz para um acontecimento de repercussão nacional: um engarrafamento de pessoas na travessia da passarela – de um lado, o shopping, e do outro, a rodoviária –, que fez com que muitas delas acabassem se abarrotando, outras caindo e algumas a escalassem.



Fig. 42.06. Passarela da Av. ACM. *Mapas-movimentos 5: Av. Antônio Carlos Magalhães*, Salvador, BA. Autora: Tatiana Silva Scher. Reprodução (Captura de tela).

Mapas-movimentos 12 [MM12]: Av. Anhanguera (deslocamentos de formas de [re]ver)

O vídeo *Mapas-movimentos 12 [MM12]: Avenida Anhanguera, Goiânia – GO* (Beatriz Rezende Gonçalves, 2020, 3”07’, Fig. 42.07) tem como objeto de estudo a Avenida Anhanguera, na cidade de Goiânia, em Goiás. Utiliza-se da visualização de topo do Google Earth, Maps e do Street View, a fim de mostrar parte da via, a cortar o centro da capital goiana. Em áudio, há narrações próprias e ambientações de estradas.



Fig. 42.07. Centro comercial de Goiânia. *Mapas-movimentos 12: Av. Anhanguera*, Goiânia, GO. Autora: Beatriz Rezende Gonçalves. Reprodução (Captura de tela).

O vídeo mostra uma perspectiva feminina e feminista de leitura da cidade, a partir da contestação à objetificação da figura da mulher, em meio a símbolos e códigos de publicidade e propaganda. A região é conhecida por ser um dos maiores polos de moda do Brasil, tendo mulheres como público-



Fig. 42.08. Centro de São João del-Rei. *Mapas-movimentos 17: BR-494*, São João del-Rei, MG. Autora: Iarykthcia Marques Geromin. Reprodução (Captura de tela).

alvo majoritário, com a maioria dos itens e produtos ligados a isso, como roupas e acessórios.

Sob a perspectiva dos *deslocamentos de formas de [re] ver* as coisas e os lugares, a narradora indaga sobre "Anhanguera", que dá nome à principal via do centro de Goiânia, e representa a figura de Bartolomeu Bueno da Silva (1672-1740).[385] A partir desse mote, questiona "onde estão as mulheres na avenida com nome de homem?" E responde apresentando outdoors, cartazes, empenas publicitárias e, principalmente, monumentos; que, quando femininos, são mais escondidos, nas vias menores e sempre desnudos; quando masculinos, imponentes, exemplificado pela própria estátua de Anhanguera, a marcar o centro da capital goiana. A síntese do vídeo, em boa medida, passa pela afirmação de que, como tantas outras cidades, a história de Goiânia – sobretudo, no que diz respeito ao que se vê na cidade –, é contada por homens e, ao ser realizada por uma mulher, também é *escovada a contrapelo*.[386]

Mapas-movimentos 17 [MM17]: BR-494 (deslocamentos de formas de [re]lembrar)

O vídeo *Mapas-movimentos 17 [MM17]: BR-494, São João Del-Rei – MG* (Iarykthcia Marques Geromin, 2020, 6"48', Fig. 42.08) tem com o objeto de estudo a BR-494, na cidade de São João Del-Rei, em Minas Gerais. Utiliza-se da visualização de topo do Google Maps e do Street View, a fim de mostrar como a via central da cidade é cortada. Em áudio, há narrações próprias; ambientações de estradas e de burburinhos urbanos; de documentário sobre os sinos;[387] e reportagens de jornais sobre a via.

A narrativa apresenta a ideia de *deslocamentos de formas de [re]lembrar* os lugares e as coisas que

385 "Anhanguera" – nome designado pelos indígenas da etnia Goyá como "Diabo Velho" – foi um genocida e bandeirante, filho do também bandeirante Bartolomeu Bueno da Silva, o primeiro Anhanguera. Foi responsável por matar, esquartejar e escravizar os indígenas Goyá, nativos da região que hoje circunda os estados de Mato Grosso e Goiás, onde fundou a Vila Boa de Goiás (atual Goiás), em 1729.

386 Benjamin, 1985.

387 Documentário "Voz dos sinos". Parte da dissertação de mestrado em arquitetura e urbanismo pela UFSJ, de Thiago Morandi (2019).

representam a via estudada. Para isso, o vídeo utiliza de artifícios de retornos e avanços a alguns anos em que a viatura do Google realizou a varredura, a fim de mostrar diferenças de locais comerciais.

Para exibir isso, demonstra-se a marcação de grandes comércios relacionados à via central, enquanto também mantém edifícios coloniais, que permanecem pouco modificados. Essa dualidade mostra ainda que há práticas que permanecem as mesmas, de vendedores locais, que fazem parte do contexto e compõem a paisagem apresentada.

No entanto, é a visão desencarnada do mapa que padroniza indivíduos e coisas que faz com que a narradora busque contar outras histórias, como a do vendedor tanzaniano e do moço do sorvete. Somado a isso, esse deslocamento também acontece pela aderência de outra camada de modo mais efetivo: o áudio, a partir da incorporação de outras narrações, como da maria fumaça e dos sinos que tornam a cidade famosa.

Mapas-movimentos 23 [MM23]: Av. Equatorial (deslocamentos de formas de [des]significar)

O vídeo *Mapas-movimentos 23: Av. Equatorial, Macapá – AP* (Luan Colares Figueiredo, 2020, 3”43’, Fig. 42.09) tem como objeto de estudo a Avenida Equatorial, na cidade de Macapá, no Amapá. Utiliza-se da visualização de topo do Google Earth, Maps e do Street View, a fim de mostrar como a ligação

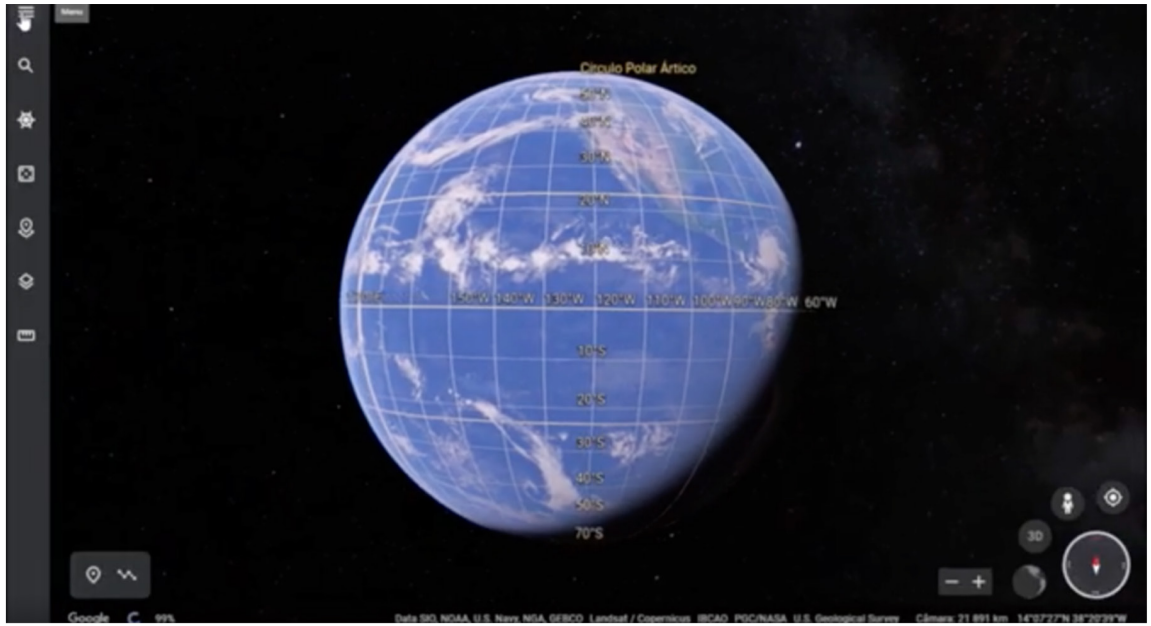


Fig. 42.09. Visão do globo terrestre. *Mapas-movimentos 23: Av. Equatorial*, Macapá, AP. Autor: Luan Colares Figueiredo. Reprodução (Captura de tela).

viária do eixo latitudinal da cidade. Em áudio, há narrações próprias.

O vídeo apresenta uma narrativa que provoca tensionamentos no que foi inventado dentro da narrativa cartográfica, partindo de um território imaginado na cidade de Macapá: única capital brasileira onde a latitude é zero. A partir disso, colocam-se em xeque as criações advindas da cartografia: fusos horários, fronteiras, limites, latitudes e longitudes, paralelos e meridianos. Torna-se uma metalinguagem – um *deslocamento de formas de [des]significar* –, já que, a todo tempo, de dentro do mapa da Google, mostra-se que o território da cidade é ressignificado por meio dessa gramática dos mapas. O próprio estádio narrado, Estádio Estadual Milton de Souza Corrêa, é conhecido como "Zerão", por estar, teoricamente, na latitude zero, fortalecendo a ideia por trás da forma do mapa, atualizando-se a todo tempo. Apresenta ainda que as estruturas físicas da cidade atualizam o mapa a todo tempo, em especial, quando articulado às forças do capital, por meio da obra que foi proposta para a reforma do estádio, com denúncias de superfaturamento. A partir disso, torna-se ainda mais explícita a ideia delirante por trás dos mapas, imaginando-se como seria se avançássemos também à latitude zero, ao chegarmos à Ilha Nula:[388] uma boia no meio do oceano.

388 A Ilha Nula [Null Island] é a imagem-capa desta tese, uma boia a conter a latitude e a longitude zero dos sistemas cartográficos, considerando sua posição como inicial.

ARTICULAÇÕES ENTRE CARTOGRAFIA, IMAGEM, SOM E MOVIMENTO EM NARRATIVAS DE DESLOCAMENTOS

Como apresentado até o momento, esta pesquisa tem como objeto central *deslocamentos*, que, por sua vez, são narrados por meio de experimentações metodológicas, visando a compreender diferentes modos de se deslocar.

A palavra "deslocamentos" abre diferentes horizontes semânticos: alguns já conhecidos, outros menos; e diversos tantos ainda a serem vistos e inventados, por um sem-número de olhares. As condições de existência das experimentações presentes na pesquisa acontecem, portanto, pelo olhar do outro sobre o que está em deslocamento.

Isto requer uma recapitulação sobre esta noção: de dentro de um sistema cartográfico fornecido, partimos, exclusivamente, da ideia de que os deslocamentos existem entre mudanças de posição. Por sua vez, elas devem ser passíveis de serem cartografadas, com variadas aberturas dentro de um vastíssimo campo de significação. Nos estudos de caso realizados, vale ressaltar que as experimentações ocorreram no sistema da Google, mas que não se reduziram a ele.

A fim de refletirmos sobre como esses procedimentos metodológicos podem auxiliar à expansão do campo das narrativas urbanas, sob o filtro dos deslocamentos, analisaremos, a seguir, os trabalhos apresentados. Para isto ocorrer, primeiramente, é fundamental destacarmos algumas considerações sobre os espaços *offline* escolhidos para a realização da análise (rodovias, avenidas e ruas), em relação aos espaços *online* em que acontecem os trabalhos (os mapas e imagens da Google); os tipos de deslocamentos; e as operações audiovisuais realizadas, no exercício teórico-prático dos *mapas-movimentos*, enquanto procedimentos técnico-conceituais.

Por meio deles, é possível observarmos diferentes deslocamentos dentro de um mesmo espaço, configurado pelo campo da *estratégia*. Esta é pensada, como já dito anteriormente, a partir da perspectiva de Michel de Certeau,[389] ou seja, de um espaço pré-determinado, com códigos próprios.

Mais precisamente, o campo da estratégia funciona como estrutura bem definida que contém conexões de uma posição a outra, como espaços-entre. Para nos aprofundarmos nesta dimensão, recorremos à comparação realizada por Deleuze e Guattari entre espaços dos jogos de xadrez e go.[390]

> (...) no caso do xadrez, trata-se de distribuir-se um espaço fechado, portanto, de ir de um ponto a outro, ocupar o máximo de casas com um mínimo de peças. No go, trata-se de distribuir-se num espaço aberto, ocupar o espaço, preservar a possibilidade de surgir em qualquer

389 Certeau, 2013.
390 Cf.: Deleuze; Guattari, 1997, p. 8.

> ponto: o movimento já não vai de um ponto a outro, mas torna-se perpétuo, sem alvo nem destino, sem partida nem chegada. Espaço "liso" do go, contra espaço "estriado" do xadrez. *Nomos* do go contra Estado do xadrez, *nomos* contra *polis*.

Podemos considerar, nesse sentido, que tanto o sistema viário, formado por rodovias, ruas e avenidas – e as lógicas que hoje dele fazem parte: pedágios, câmeras de vigilância, limites de velocidade, formas de circulação, pardais de velocidade, etc. – quanto o sistema cartográfico, funcionam como *espaço estriado*. Em rodovias, isso se atualiza a todo tempo, com alimentação de um mapa a fiscalizar e garantir a vigilância de tudo o que ocorre nesses locais, vigorando a lógica do *controle*.

Esse *espaço estriado* se atualiza no sistema cartográfico, como o disponibilizado pela Google, composto por Maps, Street View e Earth (e no *controle* de navegação por rodovias, com o Waze),[391] operando-se por códigos e funcionamentos pré-estabelecidos. No Maps e Earth, há visões de topo do observador, com aproximações e afastamentos; códigos e signos, como pontos, meridianos, linhas, divisões, trajetos, áreas e marcadores. Já no Street View, há formas específicas de se deslocar; altura, direção, sentido e foco do olhar do observador; angulação das imagens; e condutas próprias, como rostos e placas de carro desfocadas.

Funciona como nas rodovias – e vice-versa –, sendo um espaço em que os limites são muito bem determinados, de movimentos mimetizados. Quando se está na interface do Earth,[392] vê-se o globo terrestre frontalmente, a, aproximadamente, 22.500 km de distância, em rotação. Ele é composto por linhas, meridianos, eixos de latitude e longitude, dentre outros. Para sua leitura, há uma barra esquerda lateral, com as definições e configurações a serem modificadas, sendo esta visada remetente à primeira imagem feita via satélite da Terra, de 1968, a *Earthrise*.[393]

Quando se está na interface do Maps, de partida, o observador se encontra do topo da visada, em que há o espaço esquadrinhado pela geopolítica local e global, com divisões entre municípios, estados, nações, continentes, etc. Para ser visto de frente, na interface do Street View, há um processo feito por simulações, realizadas, em aproximadamente, três segundos: o arremesso do *Pegman* para dentro do mapa; seguido de sua aterrissagem (que, no caso, torna-se a queda do usuário), como se estivesse dentro de um avião ou de paraquedas; e, por último, sua entrada numa espécie de "tubo", tal qual uma paisagem recortada numa moldura, campo visual ou *frame*, mas munida de movimento.

Desde o início das primeiras incursões cartográficas, a Google disponibiliza formas mais evidentes e intuitivas de utilização de suas ferramentas, o que, aos poucos, vem se configurando, no imaginário

391 Embora seja um dos aplicativos mais utilizados para a navegação viária, e tendo sido adquirido pela Google, em 2013, o Waze é menos o enfoque desta abordagem, já que, diferente do Maps, ele tem uma relação mais estrita ao deslocamento viário, sendo menos utilizado para outras operações de análises e estudos.

392 É importante ressaltarmos que há funções que podem ser realizadas, tanto no Earth quanto no Maps. No primeiro, há uma maior densidade de informações e sua apresentação é mais sofisticada, exigindo, também, maior qualidade das mídias do usuário, como boa memória e qualidade de leitura de gráficos. Já o Maps é mais simplificado, e as informações estão mais distribuídas pela cartografia apresentada. Nesse sentido, assumiremos, para esta leitura, o que os diferencia de modo mais evidente, considerando, para isso, no Earth, somente o que está no globo terrestre; e no Maps, o que é propriamente do campo espacializado do mapa.

393 Nesta tese, cf.: p. 155.

social, como uma espécie de "pré-cartografia". Ou seja, como se já soubéssemos, a priori, sua utilização. Se, por um lado, isto contribui para a compreensão ampla deste *espaço estriado*, por outro, funciona como normalização de preceitos e verdades, como, por exemplo, de posições e tamanhos dos lugares.

Tipologias dos deslocamentos no espaço estriado do sistema cartográfico da Google

Os deslocamentos nos espaços *offline* de rodovias possuem aberturas: é por elas que andarilhos, caminhantes, peregrinos circulam. No entanto, cada vez mais, os esquemas de controle vêm tomando contornos mais robustos, delimitando formas ideais de circulação, em que o nomadismo não tem vez. Os caminhantes, trilheiros, peregrinos e andarilhos, à beira das estradas, são notoriamente conhecidos como aqueles que desviam de certa normatividade. São, constantemente, motivo de análises, estudos e reportagens, pelo simples fato de estarem em locais que supostamente não deveriam estar. Logo, deslocar-se de outra forma que não a determinada – a de dentro do carro –, pelos espaços *offline*, é uma ação transgressora.

Nos sistemas cartográficos, isso se atualiza. Logo à primeira vista, podemos observar que há poucos e específicos deslocamentos possíveis para serem realizados nos espaços do Earth, Maps e Street View, a partir do que as plataformas dispõem. No Earth, os movimentos são coordenados às rotações que o usuário escolhe, como se este dispusesse, de fato, de um globo físico, em que pudesse indicar para onde desejaria ir, girando-o.

Já no Maps, os deslocamentos ocorrem, em primeiro momento, por uma espécie de deslize pelo plano cartográfico. Somado a isso, é possível deslocarmos os cliques nos marcadores, *pins* e trajetos, que, em muitos casos, possuem informações próprias e nos fazem deslocar para diferentes semânticas. Ao digitarmos, no campo da pesquisa, um local qualquer, antes de prosseguirmos, aparecem opções de locais para seguir com a navegação. De um modo geral, quanto mais "iluminado"[394] o local, maior é o número de opções.

Dos três, o Street View é a plataforma cuja incorporação de deslocamentos é mais evidente, já que o usuário pode "deambular" dentro do mapa. Esta "deambulação" ocorre por um ponto de visada de cima de um carro, com objetivas grande-angulares nele acopladas a 2,5m de altura,[395] realizando-se fotografias que simulam ambiências de modo mais complexo.

Neste contexto, portanto, os deslocamentos aparecem sempre relacionados às deambulações e derivações internas do observador. Este pode, ainda, circular, ao clicar no botão esquerdo do *mouse*, e arrastar para cima, para baixo e para as laterais; ter seu olhar aproximado, por meio do uso do botão

394 A noção de *iluminação* aparece em dois autores que divergem em suas epistemologias: Milton Santos e Paul Virilio. O primeiro, realiza esta conceituação em oposição às *opacidades*. Para Santos (1997), os locais onde se concentram a técnica e a informação e que, por consequência, têm maior potencial de atração de mercados e tecnologias seriam os territórios luminosos. Eles seriam diferentes dos *opacos*, que não deteriam desse potencial. Já para Virilio (1997, s/p), cuja abordagem epistemológica ocorre a partir da visão europeia, relaciona-se diretamente política, velocidade e iluminação, de modo que "a cidade é uma caixa de velocidade, o rosto escondido da riqueza. A velocidade é um dos elementos principais da cidade, com os transportes coletivos e a iluminação noturna. Foi a iluminação que fez de Paris a Cidade Luz, ela viabilizou a noite".

395 Esta altura é muito diferente do tamanho médio das populações e das próprias representações, cujas seções planas, de acordo com normas técnicas (no Brasil, as NBRs, da ABNT), possuem alturas do observador que variam entre 1,2m e 1,5m.

do meio do *mouse* (*scroll*), deslizando os dedos para frente; e reduzido, ao fazer o mesmo para trás. Realizar isso muitas vezes, de modo repetido, eventualmente, pode fazer com que o *Pegman* saia da visualização do Street View e volte para o Maps. Esses deslocamentos ainda se apresentam de um modo muito limitado e bastante vinculados à forma como são capturadas as imagens, já que a tridimensional se forma pela justaposição das produzidas pelas sete câmeras.

Assim como a figura do tabuleiro do xadrez é uma imagem que sintetiza este *espaço estriado*, o observador é, também, uma "peça" com limitações muito explícitas. Ou melhor, com regras bem específicas de como pode deslocar.

> As peças do xadrez são codificadas, têm uma natureza interior ou propriedades intrínsecas, de onde decorrem seus movimentos, suas posições, seus afrontamentos. Elas são qualificadas, o cavaleiro é sempre um cavaleiro, o infante um infante, o fuzileiro um fuzileiro. Cada uma é como um sujeito de enunciado, dotado de um poder relativo; e esses poderes relativos combinam-se num sujeito de enunciação, o próprio jogador de xadrez ou a forma de inferioridade do jogo.[396]

No sistema cartográfico dado, portanto, a "peça" somente se move para frente, para trás, para cima, para baixo e para as laterais. Não há, no *funcionamento* deste sistema cartográfico, a possibilidade de se realizar deslocamentos outros que não os dados por ele próprio. Entretanto, como se trata de uma série de imagens produzidas de modo indiscriminado, alguma coisa sempre escapa, sobra ou excede e, sob uma outra ótica, pode *funcionar de outros modos*. Para ativar um deles, incorporamos este sistema em um outro modo de fazer: o do audiovisual, a fim de produzir narrativas que complexifiquem esse sistema cartográfico.

Outros funcionamentos *de sistemas cartográficos*

Ao olharmos para os trabalhos audiovisuais apresentados pelos *mapas-movimentos*, precisamos recordar que eles fazem parte de um universo próprio, o contexto coletivo e colaborativo de produção de narrativas de deslocamentos. Ou seja, eles existem num determinado tempo histórico – o desta tese – podendo, também, seguir outros caminhos, sob outros olhares posteriores.

As 27 narrativas de deslocamentos realizadas utilizaram o sistema cartográfico da Google, composto por Earth, Maps e Street View. Todas elas perguntaram diretamente a ele o que, sob o olhar atento da cartografia, em maior ou menor grau, ele torna visível e o que invisibiliza; no que ele excede e no que faz faltar; e onde ele alcança e onde não. Essas perguntas foram realizadas não em busca de respostas, mas, sim, de outras novas perguntas, a fim de podermos olhar de outro modo e fazer *funcionar*

396 Cf.: Deleuze; Guattari, 1997, p. 9.

diferente.

Como dissemos, não existe nada especial em algum tipo de metodologia, elas possuem diferentes escolhas, desafios e potencialidades. Entretanto, uma metodologia *funciona* ou *não funciona*; e o condicionamento a seu funcionamento não trata de ter respondido, mas perguntado de maneira diferente.

Olhar o que é dado como sistema cartográfico, para nossa pesquisa, significa fazê-lo, também, em meio ao universo em que se inserem as narrativas dos deslocamentos, sobretudo, no campo da arquitetura e urbanismo, do qual fazemos parte. Para isso, realizarmos o estado da arte da leitura de autores que realizaram importantes contribuições entre 1960 e 1980, na incorporação dos deslocamentos em seus procedimentos metodológicos, significa, também, observar as perguntas que foram feitas àquela altura.

De modo resumido, em *Townscape*, podemos inferir que Gordon Cullen, munido de discussões em torno do grupo homônimo à obra, perguntou algo como: "haveria novas formas de se compor a paisagem urbana a partir de visões seriadas?" Para essa pergunta, ele se colocou em deslocamento e realizou testes, fazendo outras novas perguntas.

Já em *The view from the road*, a pergunta de Kevin Lynch, Donald Appleyard e John Myer foi algo como: "haveria algo na coesão das estradas que poderia auxiliar a realização de novas leituras das cidades, sob a perspectiva da sua formação?" Para isso, era preciso, no caso deles, não somente olhar para as estradas de um modo diferente, como fazê-lo a partir de novos deslocamentos, e, consequentemente, fazerem outras perguntas.

Em *Learning from Las Vegas*, a pergunta de Robert Venturi e Denise Scott Brown girou em torno de algo presente na forma urbana e arquitetônica de Las Vegas. Algo como: "haveria uma especificidade na arquitetura comercial da *strip* de Las Vegas que produza certas espacialidades a desestabilizar ideias modernas de forma e função arquitetônicas?" Para isso, os autores se propuseram a realizar deslocamentos na via e diversas narrativas.

Por último, em *The Manhattan Transcripts*, uma inquietação possível para que o autor realizasse a obra foi: "haveria novas categorias a serem inventadas para pensar e propor arquitetura e urbanismo que possam qualificar os usos e apropriações dos espaços, já que é isto que faz a esses campos serem, antes de mais nada, um acontecimento?" Para isso, o autor se propôs a criar formas inventivas de incorporação de outras categorias em narrativas distintas, como evento e movimento.

O que ligam essas manifestações à nossa pesquisa, antes de mais nada, é a inquietude por perguntar de outra forma para o que é dado como predominante,

e as respostas acontecerem a partir de novas perguntas, em que se deslocar é o meio.

Neste sentido, ao falarmos em deslocamentos na atualidade, um plano cartográfico é traçado: posições, trajetos, caminhos; mas, também, culturas, sociedades, subjetividades. Assim, se os sistemas cartográficos dominantes têm sido aqueles que incorporam, deliberadamente e de modo mais evidente, deslocamentos, uma estratégia que nos pareceu interessante foi perguntá-lo o que ele não consegue capturar; ou o que ele captura em excesso: em alguns casos, ele *mostra de menos*; em outros, *mostra demais*. E, assim, mesmo realizando deslocamentos que simulam deambulações, podermos realizar outros tipos de deslocamentos: a partir de outros *funcionamentos de sistemas cartográficos*, fundindo-os ao audiovisual.

Acerca dos territórios e espacialidades

Podemos inferir que a escolha de realização dos lugares para os trabalhos conforma um território próprio de abordagem, e, pelo mapa do Brasil, é possível ver diferentes incursões.

Na Região Sudeste, há incursão por todos os estados, com um *pin* em Viana (ES); um no Rio de Janeiro (RJ); um em São João del-Rei (MG); e dez no estado de São Paulo, sendo cinco na capital, dois no ABCD Paulista: São Bernardo e Diadema; e três no interior: Campinas, São José dos Campos e Garça. Somente três dessas cidades possuem menos de cem mil habitantes – Viana, São João del-Rei e Garça –, enquanto as outras passam da escala de 400 mil.

Na Região Centro-Oeste, há incursão por dois estados (Goiás e Mato-Grosso do Sul), com três *pins* em Goiânia (GO), quatro em Campo Grande (MS); e dois no Distrito Federal (SIA e Guará II).[397] Todos os territórios oficiais possuem mais de um milhão de habitantes.

Na Região Sul, há incursão por dois estados, com dois *pins* no Rio Grande do Sul (em Porto Alegre e Pelotas) e um no Paraná, em Curitiba. Nas capitais, a população ultrapassa 1,5 milhão de habitantes, enquanto, em Pelotas, há, aproximadamente, 350 mil.

Na Região Nordeste, há a incursão somente pelo estado da Bahia, com um *pin* em Salvador, que é a cidade que tem uma população com mais de 2,8 milhões de habitantes.

Na Região Norte, por fim, há a incursão no Pará, com um *pin* no município de Medicilândia, com, aproximadamente, 32 mil habitantes; e no Amapá, com um *pin* em Macapá, que possui uma população de pouco mais de 510 mil habitantes.

O ponto em comum entre todas as localidades estudadas é terem tido, em suas vias, importantes transformações em seu território, sejam elas mais relacionadas às articulações agenciadas por

397 O DF é formado por 33 Regiões Administrativas, popularmente, conhecidas como "cidades-satélites". Na geopolítica de Brasília, é considerado seu território, oficialmente, o referente ao projeto original de Lúcio Costa (1956), formado pelo Plano Piloto (Asa Norte e Asa Sul), inaugurado em 1960. O SIA (Setor de Indústria e Abastecimentos) e o Guará II são, portanto, diferentes regiões administrativas. No entanto, como esta definição é pouco precisa, consideramos a população dessas RAs como parte de Brasília, que, atualmente, com o somatório populacional desses locais, possui mais de três milhões de habitantes e é a terceira maior cidade do país.

mercado e/ou Estado. Em boa medida, foi esse o ponto de partida de cada estudo, muito embora, detalhes subjetivos e simbólicos também tenham saltado aos olhos e tangenciado os temas: nome dos lugares e vias (Medicilândia; Anhanguera; Estádio Zerão); invisibilidades em meio à natureza e às artificialidades (rios canalizados; condomínios que se escondem atrás de palmeiras imperiais); estruturas e engenharias opressivas (pedras afiadas instaladas embaixo de viadutos; muro que circunda um quarteirão); dentre outros.

Assim, essa leitura pode ser vista por diferentes pontos, mas, a fim de apontar um direcionamento acerca dos deslocamentos, qualificaremos, primeiramente, os deslocamentos inventariados ao longo das obras (enquanto conteúdo); e, posteriormente, as operações técnico-conceituais relacionadas aos mapas-movimentos, ou seja, propriamente, os modos de fazer dessas experimentações (enquanto forma).

Dos movimentos: entre forma e conteúdo

Para a realização audiovisual dos *mapas-movimentos*, dispomos de algumas estratégias que foram sendo testadas ao longo de reuniões, conversas coletivas, orientações, etc. Nesse sentido, como já dito, as experimentações aconteceram, também, como um *fazer-fazendo*, em que pudemos explorar relações entre conceitos e técnicas de narração, roteiro, edição e montagem, presentes na linguagem audiovisual.

Somado a isso, essas experimentações dizem respeito ao universo dos sistemas da Google, muito embora possam ser utilizados outros diferentes.[398] Assim, cabe ressaltar que os *mapas-movimentos* não se reduzem a esse sistema, mas o utilizam como primeiro estudo para esta tese.

Para os estudos realizados, é importante salientarmos que o modo de fazer aconteceu em articulações entre: texto, decupagem, roteiro, capturas de telas do Google Maps, Street View e/ou Earth e montagem em linha do tempo.

Apostamos que esse modo de fazer é composto por dois *movimentos*: um *interno* ao sistema cartográfico, por meio do visível; e um *externo* a ele, por meio do audível, que, por sua vez, é dividido em outros dois: de "expansão" e "contração".

O *movimento interno* ao sistema ocorre por uma deambulação por ele próprio, a partir da "entrada" no mapa, por meio da utilização e da incorporação das próprias ferramentas disponibilizadas pelas plataformas: localizadores (*pins*); trajetos de um ponto a outro; fotografias panorâmicas de variados anos; *check-ins* de usuários nos locais; fotografias colaborativas; e marcação de locais por fotos.

Nesta "deambulação" pelos acervos de imagens das plataformas, constroem-se trajetórias em que se expõe o que "excede" no visível, já que tais sistemas não realizam filtros, mas varreduras do existente; e o que "falta" no visível, ou seja, aquilo que um

398 Um exemplo disso é que outro ensaio visual foi realizado para o Mapas-movimentos 2: Rodovia Transamazônica, explorando-se, dessa vez, outras telas e técnicas que se propõem a realizar movimentos de deslizamentos.

olhar atento percebe e pergunta para o mapa ("onde estão as mulheres nos nomes das vias?"; "onde está o marco zero da latitude e por que é ali?"; "por que essa cidade está no mapa, se há pouco não estava?"; etc.).

Já o *movimento externo* acontece, como dito, por meio de outros dois. O primeiro é o *movimento de expansão*, em que há uma "saída" do mapa e se escuta um sujeito que toma uma posição, e que, dotado de voz, defende uma questão pela narração. Nesta saída, há a acepção de particularidades do cartógrafo: entonação, respiração e, sobretudo, o olhar de que partem suas singularidades (gênero, região proveniente, extrato social, além da própria questão territorial apresentada). O segundo é o *movimento de contração*, em que se "retorna" para o mapa e se fixa na questão apresentada, com outra particularidade, pois este retorno é diferente, ao trazer o espectador para outra realidade, sendo apresentadas novas informações justapostas entre o que se vê e o que se ouve. São essas características presentes na camada do audível que permitem ao narrador o papel de modulador do território, politizando o visível e engajando o espectador.

Observamos, na realização dos vídeos, a possibilidade de categorizá-los por meio de tipologias das formas de deslocar. Em *Mapas-movimentos 2 [MM2]*, acontece o único dos vídeos em que o realizador jamais colocou os pés na cidade estudada. Em alguma medida, é possível afirmarmos que o processo de aproximação, quando ocorre assim, é mais demorado, já que requer conhecer pessoas locais, realizar conversas, entender sobre o lugar sem sequer ter estado nele.

Assim, o vídeo parte de uma ideia de *deslocamentos de formas de [des]significar* o que o mapa mostra demais: estradas de chão, rios, florestas, grandes latifúndios; mas, o mais importante: uma cidade com o nome de um antigo general, presidente da ditadura brasileira, Medicilândia; uma outra via com o nome de uma importante família; e uma usina que surgiu de modo frágil, sendo deixada para trás junto com um sonho de prosperidade local. A pergunta mal precisou ser feita, pois ela estava pululando, como um *pin* a saltar do mapa. Bastou um dia intenso de pesquisa e conversas com pessoas que trabalharam e conheceram as áreas de estudo, e os novos deslocamentos aconteceram, que independendo, àquela altura, de estarmos fixos num mapa.

Assim, consideramos o vídeo a partir de *deslocamentos de formas de [des]significar* acontecem ao perguntarmos o porquê dos nomes das coisas e dos lugares; e a quê eles remetem. Diferente de um estudo de toponímias, o trabalho diz mais acerca das relações de poder por trás dos nomes do que de uma origem. Mais do que uma paisagem ou uma forma urbana, interessa-nos o que constituiu aquele lugar como tal; e como isso não está num primeiro plano do mapa.

Trata-se ainda do que o mapa não mostra, como as promessas de uma terra que foi sempre explorada. E, também, do que ele mostra demais, como nomes de homens que marcaram a história, tanto por atitudes contra a humanidade, como a intensa repressão e truculência da ditadura de Emílio Garrastazu Médici (1969-1974); quanto a favor dela, como Abraham Lincoln (1861-1865), que foi contrário à escravidão estadunidense.[399]

Na busca, também, por *deslocamentos de formas de [re]ver*, em *Mapas-movimentos 12 [MM12]*, realizamos uma importante constatação, sob o filtro do olhar feminista, de que não só "todas as ruas têm nome de homem",[400] como, na imensa maioria delas, os sobrenomes são provenientes de famílias poderosas nos locais de qual partem os estudos. Assim, trata-se da conduta que Benjamin tão importantemente reivindicou: a de "escovar a história a contrapelo".[401] Além disso, é uma tarefa também de perguntarmos para o desenho inscrito no mapa o que ele é e o que ele representa para, assim, podermos contar outras narrativas das histórias.[402]

No vídeo, a realizadora questiona sobre o modo como o machismo estrutural também se entranha não somente na produção de cidade, como na reprodução cartográfica. Ao observarmos a escavação visual realizada nas empenas publicitárias, observamos não se tratar somente de uma leitura de cidade, mas de uma reivindicação do próprio modo de fazer cidade: machista, patriarcal, feito por e para homens.

Os *deslocamentos de formas de [re]ver*, também acontecem pelas diferentes perspectivas de visada, assim como cheiros e sons, o próprio ato de se deslocar. De dentro do mapa, visto de uma viatura, tem-se a experiência do observador-motorista, não do observador-pedestre. É o exercício proposto em *Mapas-movimentos 5 [MM5]*, que, pelo mapa de Salvador, lembra que a cidade moderna é feita para carros, sendo necessário engajar o olhar do pedestre.

A cidade voltada para o carro é também, a todo tempo, monetizada, em especial, com a virada imaterial global das últimas décadas. A necessidade dessa leitura também acontece pela realização de *deslocamentos de formas de [a]notar*, em que reivindicamos uma forma de notar diferente as cidades, por exemplo, como local dos principais interesses do mercado.[403] Em *Mapas-movimentos 3 [MM3]*, isso é bastante perceptível. Trata-se de olhar para espaços vazios, lógicas locais modificadas por globais: se os confrontos eram locais (geralmente, entre famílias), isso se atualiza para grandes redes e conglomerados que chegam numa pacata cidade, no interior de São Paulo.

É dito, neste contexto, que Garça *entra* do mapa. Ela se desloca para uma lógica especulativa – não que não houvesse outras, mas nesse sentido, ela é efetivada. É curioso que Garça, com pouco mais de 40 mil habitantes, apareça com mais atualizações

399 Ironicamente, o ditador Médici é responsável pela fundação, em 1973, de Pacal (atualmente, vila que faz parte de Medicilândia), usina cujo nome fora dado de Abraham Lincoln. Este, por sua vez, era a favor da democracia e liberdade, lutando contra a escravidão na América do Norte, antes da guerra de Secessão (1861-1865), do lado da União, contrário aos confederados.

400 Esta reflexão é proveniente da peça de teatro "Todas as ruas têm nome de homem", da Confraria de Teatro, sob direção de Francis Wilker e texto de João Dias Turchi. A peça estreou no dia 21 de maio de 2016 e realizou 31 apresentações no Centro de Vitória (ES). Por meio da obra, as atrizes realizam uma série de pesquisas e experimentações pela cidade de Vitória com o objetivo de questionar o papel da mulher e a dramaturgia dos espaços arquitetônicos e urbanos.

401 Benjamin, 1985.

402 Tally Jr., 2013.

403 Otília Arantes, Ermínia Maricato e Carlos Vainer (2000) anteviram transformações da urbanização da América Latina por meio desta tônica. Tal produção urbana se consolidou, principalmente, a partir dos anos 2000, por tomar contornos do chamado "planejamento estratégico", que se configura por uma série de intervenções urbanísticas em cidades específicas com o objetivo de promover "renovação urbana" de áreas degradadas ou em processo de degradação, mas que acabaram por servir como territórios de expansão capitalista, por meio de investimentos e alienações públicas. Vainer (2000, p. 75) afirma que esse modelo de planejamento foi sendo entranhado e naturalizado às práticas dos países latino-americanos por meio de distintos agentes, como o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), o Habitat e consultores catalães que imprimiram o modelo de Barcelona. Na atualização brasileira mais recente desse modus operandi, por meio dos eventos da Copa do Mundo (2014) e Olimpíadas (2016), muito do legado prometido não aconteceu. Essa lógica pode ser observada também no "Mapas-movimentos 14: Av. Abelardo Bueno" (realizador: Gabriel Fernandes), que trata acerca do (des)aparecimento da Vila Autódromo, na Zona Portuária do Rio de Janeiro.

pelo Google Street View do que Macapá, capital do estado de Amapá, com população de mais de 500 mil habitantes.

O que se evidencia, nesta comparação, é o fato da proximidade à capital, São Paulo, quando mirada por uma lógica global. Como muitas cidades do interior paulista, por conta de processos de espraiamento de fábricas e indústrias por todo o estado paulista, Garça ocupa uma nova posição no cenário. Se, nacionalmente, em termos especulativos, ela aparece como menos relevante, para o mapa, há novos interesses que podem ser articulados.

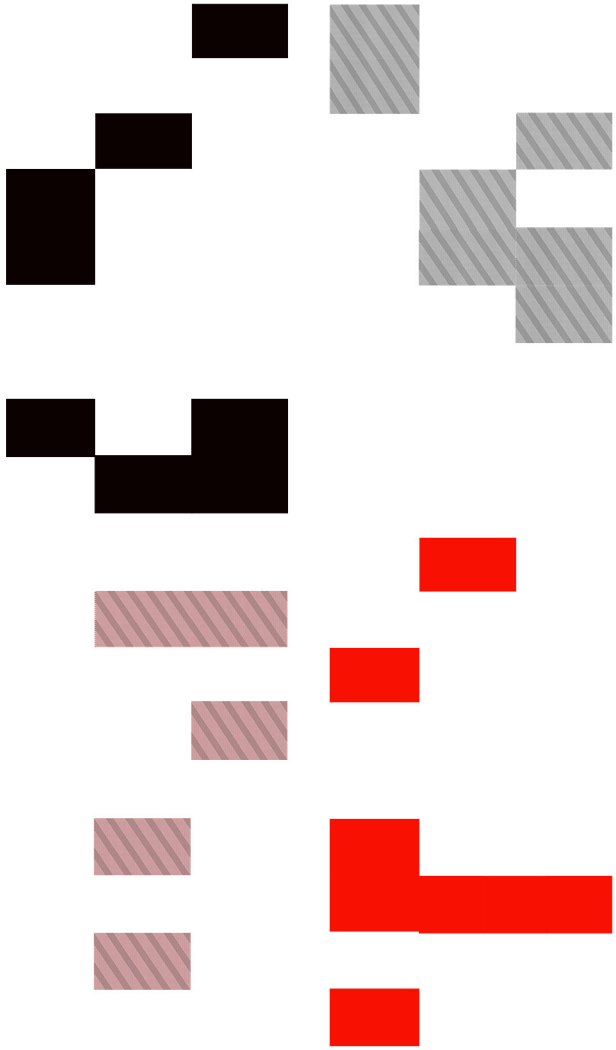
Por isso, em *Mapas-movimentos 23 [MM23]*, é preciso realizar *deslocamentos de formas de [des]significar*. A cidade de Macapá, por si, não é do interesse do capital, afinal, se o fosse, fatos recentes não teriam ocorrido de maneira tão dramática.[404] Desde sua fundação, foi preciso que discursos sobre ela fossem imaginados, principalmente, o fato dela estar localizada na latitude zero; ou, onde passa a linha do Equador. Isso fez com que se inventassem formas de apreensão da cidade: um marco zero com espaços para turismo e consumo do local; um estádio – com projeto do arquiteto Vilanova Artigas – de apelido Zerão, para jogos de futebol; etc.

Deslocar-se pelo mapa de Macapá, portanto, é fazer perguntas e reinventar formas de significar aquilo que é naturalizado. E é, ao mesmo tempo, questionar o que faz ver diferente, ou o que, efetivamente, faz ver algo para além do que é dado. Novas formas de imaginar a cidade. É sob a forma inventiva que se observa o que não tem forma no mapa e tampouco aparece como camada possível: cheiros e sons. Portanto, é preciso realizar *deslocamentos de formas de [re]lembrar* como é a camada *offline* do mapa, como o exercício feito em *Mapas-movimentos 17*, sobre São João del-Rei. Cidade conhecida pelo som dos sinos a badalar; pelos chiados do trem; por haver ambulantes e comerciantes a anunciar seus produtos (sorvete e roupas). Olhar para o mapa com perguntas, nesse caso, é lembrar que ele não contém tudo; é um exercício de duvidar do que é dado como uma experiência do lugar. São essas propostas que apontam para outros funcionamentos dos sistemas cartográficos, quando engajados a partir de um olhar que pergunta como fazer diferente. A partir da construção do site *mapasmovimentos.com*, a disposição dos trabalhos foi desenhada como um campo próprio, aberto a outras experimentações do porvir. Somado a isso, houve a necessidade de se estabelecer formas pelas quais os deslocamentos apareceram nesta pesquisa (e tantas outras que ainda podem aparecer), sintetizadas, posteriormente pelo *Diagrama 4 – Tipologias dos Deslocamentos* (Fig. 43.01), destacando os *mapas-movimentos* como atualização às narrativas ***dos deslocamentos urbanos.***

404 Com um incêndio no dia 3 de novembro de 2020, Macapá e mais doze cidades do Amapá saíram do mapa de vez, permanecendo 22 dias de rodízio, além do crítico fornecimento de energia, que atingiu uma população de 765 mil habitantes (90% de todo estado). Afora a situação de calamidade pública, a cobertura da mídia também foi bastante precária, e o descaso de governantes estaduais e federais, maior ainda. Toda essa situação corrobora com a invisibilização daquele estado, caracterizado, nas palavras de Milton Santos, como um território opaco, em que a precariedade dos meios técnicos e informacionais coincide com seu acesso e visibilização.

DIAGRAMA 4 – TIPOLOGIA DOS DESLOCAMENTOS





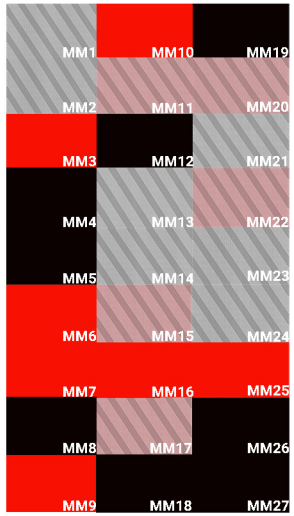




Fig. 43.01. *Diagrama 4 – Tipologias dos deslocamentos nos Mapas-movimentos*. Autoria própria.

MAPAS-MOVIMENTOS: ATUALIZAÇÃO CRÍTICA DAS NARRATIVAS DOS DESLOCAMENTOS NA ARQUITETURA E URBANISMO

Os *mapas-movimentos* surgem nesta tese de doutorado como experimentações de outras formas de narrar a cidade, especificamente, sob o filtro de *deslocamentos*, compreendidos a partir de contornos cada vez mais difusos e heterogêneos. Com os processos de modernização das cidades ocidentais, entre os séculos XIX e XX, novas formas de deslocamentos foram surgindo, como transportes a vapor, bondes, metrôs e ônibus, em meio a uma experimentação coletiva de uma velocidade mais intensa dos deslocamentos. Após metade do século XX, com a consolidação do automóvel como principal meio de locomoção a conduzir o pensamento rodoviarista, os deslocamentos aconteceram vinculados a uma perspectiva mais individual. Primeiramente, o carro, depois o avião, o satélite e, por fim, a viagem cartográfica pela Google não são somente deslocamentos: são experiências de um mundo individualizante, que tende a pulverizar, dessensibilizar e despolitizar relações socioespaciais.

Ao observarmos paisagens urbanas e rurais em movimento, do para-brisa e das janelas laterais do automóvel; apreendermos, de uma pequena abertura, no alto do avião, o silêncio e a estaticidade das cidades; e, ainda, olharmos uma situação banal capturada pelas câmeras do Street View, não só tendemos a desmobilizar as estruturas de contato com o outro, como a objetificá-lo. Questionarmos tal olhar, que neutraliza e silencia tais pontos de vista, portanto, são exercícios urgentes a serem realizados pelo campo representacional.

Em boa medida, a arquitetura e urbanismo, sob o recorte das leituras da cidade, ainda precisa movimentar suas forças em suas representações para depurar o que tende a esvaziar o contato com a diferença. É nesse vácuo que os deslocamentos nos parecem ser um filtro pelo qual o olhar do cartógrafo pode ser ainda mais ativado. Num momento em que desejamos ouvir outras histórias; ver outras visadas; sentir outras sensações: um novo mundo precisa ser inventado.

Sobre o que foi produzido em termos de cartografia urbana crítica na arquitetura e urbanismo, já constatamos uma defasagem. Quando ativamos o filtro dos deslocamentos, ela se amplifica, já que as experiências mais evidentes do campo do urbanismo acontecem a partir de obras apresentadas e recordadas nesta tese: *Townscape*, *The view from the road, Learning from Las Vegas* e *The Manhattan Transcripts*. São obras que procuraram fazer perguntas, mas ainda articuladas ao que estava visível em primeiro plano, a partir de um olhar objetificador. Por mais necessário que seja

construirmos objetos para análises, é preciso irmos adiante e reivindicarmos, também, outros contextos, questões específicas e sujeitos locais. Mais do que mirarmos para a forma urbana, modos e agentes de sua formação; mais do que paisagem e construções e estruturas que as montam; mais do que uma suposta coesão urbana, e, sim, o que poderia fazer daquilo algo incoerente.

Talvez seja uma das contribuições desta tese observar o que haveria de vácuo nas obras analisadas, para avançarmos ao tempo presente, mesmo que não fosse escopo daqueles trabalhos a inserção crítica dos deslocamentos. Entretanto, é importante recordarmos ser impossível separar o social do territorial, por conseguinte, de suas formas de representação.

Mapas-movimentos são, portanto, *agenciamentos*, como Deleuze e Guattari bem indicaram.[405] Para esses autores, todo agenciamento detém forma (*agenciamentos coletivos de enunciação*) e conteúdo (*agenciamentos maquínicos*), mas, diferentemente de representar, *agenciamentos* intervêm. Portanto, eles só acontecem em conexões com outros sujeitos; eles só podem existir quando coletivamente.

As obras que analisamos ao longo desta tese, por questões conjunturais, estruturais e temporais, focam, exclusivamente, nas superfícies – entendendo-as não somente física, como contextualmente. Isso significa dizer que, mesmo que se relacionem a outros campos disciplinares; a práticas, sujeitos e apropriações; quando o fazem, desconsideram o caráter coletivo de compreensão de uma dada totalidade. Nesse sentido, produzir *agenciamentos* é, sobretudo, produzir novas conexões; não tanto pelo modo de fazer (com muitas pessoas, por exemplo), mas pelo *fazer-mundo.* A operação é cartográfica, porque demanda *olhar de outra forma*; e, consequentemente, *ser olhada de outra forma*.

Ao observarmos os produtos audiovisuais dos *mapas-movimentos*, uma característica comum aos vídeos é que perguntas ficam no ar. Porque não propusemos fechá-las, mas abri-las; ou, como aposta Didi-Huberman:[406] procuramos permanecer no dilema da imagem. Porque só há imagem quando é possível imaginar; e, se o dilema é resolvido, não há o que imaginar. Não há por que persistirmos no fechamento, mas nas aberturas.

> (...) se quisermos *abrir* a "caixa da representação", devemos então praticar nela uma dupla rachadura ao meio: rachar ao meio a simples noção de *imagem* e rachar ao meio a noção simples de *lógica* (...) Rachar ao meio a noção de imagem seria, em primeiro lugar, voltar a uma inflexão da palavra que não implique nem a imagística, nem a reprodução, nem a iconografia, nem mesmo o aspecto "figurativo". (...) a questão ainda aberta de saber o que poderia, em tal superfície pintada ou em tal reentrância da pedra *vir a ser visível*. Seria preciso, ao abrir a

405 Deleuze; Guattari, 1995.
406 Didi-Huberman, 2013.

> caixa, abrir os olhos à dimensão de um olhar expectante: esperar que o visível "pegue" e, nessa espera, tocar com o dedo o valor *virtual* daquilo que tentamos apreender sob o termo *visual*.[407]

O valor virtual presente em uma imagem-mapa também existe na imagem-filme. Conley[408] aponta que "o mapa não é o filme", mas que o primeiro fornece uma série de motivos e para os efeitos cinematográficos do segundo. Com um mapa, construímos um território. Com um filme, também. Com um mapa, há narrativas. Com o filme, também. Um mapa em um filme diz respeito a uma história dentro de outra, e pode salientar o que não é visível somente mais pelo mapa, mas pelo filme do mapa: a representação da representação.

Ao observar um mapa como imagem, seja ele em qualquer sistema cartográfico, quais perguntas ainda podemos fazer diante dele? De um modo geral, a grande dificuldade em desvelarmos o mapa é por seu conteúdo ser retórico. Diz-se que, supostamente, não há o que perguntar. Quando iniciamos o trabalho de campo da pesquisa e fizemos, precisamente, essa provocação aos participantes – "o que há no mapa?" –, muitos não a entendiam. Ora, o que haveria de peculiar num mapa ou numa fotografia de uma rua? No mapa, há *pins*, trajetos, símbolos, vias, etc. Na fotografia, há ruas, semáforos, faixas de pedestres, pessoas caminhando, carros passando, edificações, etc. O que haveria *demais* nessa imagem?

Assim, levantávamos a seguinte questão: "estaríamos fazendo a pergunta que, de fato, *funciona*?" Logo, colocamos outra pergunta, que apostávamos poder *funcionar* de maneira diferente: "por que há o que há no mapa?" Tal pergunta requeria uma antevisão ao mapa: aberturas a novas narrativas. Ou, como nas palavras anteriores de Didi-Huberman, "tocar com o dedo o valor *virtual*" do visível. É a partir da própria dimensão do *virtual* – no que "poderia vir a ser" – que podemos passar a imaginar novos mundos.

> Todo atual rodeia-se de uma névoa de imagens virtuais. Essa névoa eleva-se de circuitos coexistentes mais ou menos extensos, sobre os quais se distribuem e correm as imagens virtuais. É assim que uma partícula atual emite e absorve virtuais mais ou menos próximos, de diferentes ordens.[409]

Esquecer-nos, deliberadamente, de esquemas presentes no mapa visto e *perguntar* o modo de fazer e o que estava feito: por exemplo, como estava traçada uma via e que via era aquela (nome, forma, posição, etc.). Ou seja, os elementos eram os mesmos: o mapa era o mesmo, mas, antes, ele não era imagem, porque não havia como imaginarmos. Estávamos emperrados e cegos perante o mapa.

Assim, podemos fazer *funcionar* o olhar do cartógrafo: perguntar para o que é dado, mas perguntar de *outra forma*. Essa é uma forma de fazer *funcionar diferente* um sistema cartográfico. Em vez de nos posicionarmos perante o que é dado,

407 Cf.: Didi-Huberman, 2013, p. 187, grifos originais do autor.
408 Cf.: Conley, 2007, p. 3.
409 Cf.: Deleuze, 1998, p. 175.

podemos começar, portanto, a engendrar a própria noção de posição. Ao *abrirmos* a imagem-mapa, portanto, realizamos outro *funcionamento* para ela.

No caso de nossa pesquisa, é a linguagem audiovisual que permite a densidade na leitura cartográfica. Se, diante de um mapa, há maior tendência à banalização, mudar a forma de olhá-lo pode ser uma pista que faz *ver diferente*. Quando assistimos a um vídeo, necessariamente, *entramos* em sua geografia;[410] um *topos* específico surge. O mapa em um filme é, portanto, um espaço dentro de outro; e é essa característica que também ressalta o olhar do espectador.

Outra característica dessa abertura realizada pelo cartógrafo é a capacidade de estar atento às demandas mais urgentes de seu contexto. Por isso, em alguns momentos, indicamos que este trabalho tem um tempo próprio: são questões contingenciais. Até mesmo as perguntas podem funcionar de outros modos. É por conta disso que muitas perguntas e afirmações se repetem, de modos distintos, nos vídeos, como "o mapa não mostra". Apontamos para a imagem-mapa e dizemos que ele não mostra, porque ele não foi, também, questionado para mostrar aquilo. Esta forma de perguntar é bastante inspirada nos questionamentos que Ernesto de Carvalho apresenta em *Nunca é noite no mapa*:

> O mapa não se importa se eu estou dentro dele ou não; mas eu estou, dentro do mapa. O mapa é indiferente, livre. O mapa não precisa de pernas, nem de asas. O mapa não anda, nem voa, nem corre, não sente desconforto, não tem opinião. Nunca chove dentro do mapa e não há vento no mapa. No mapa não há contramão nem velocidade. Pro mapa não tem engarrafamento, nem direção.[411]

Ao assistirmos ao vídeo e ouvirmos repetir o vocativo "o mapa", como se fosse um sujeito, lembramos a todo tempo que estamos observando uma imagem, porque engendramos aquilo que não é visível nela, mas que se torna, quando interpelado. É uma ativação possível de existir por conta das perguntas sobre ausências e presenças no mapa. Uma estratégia bastante evidente utilizada pelo narrador para reforçar isto é a negação, presente, inclusive, no título do vídeo. Ao dizer o que não há no mapa, imediatamente, somos projetados para fora dele: para a vida, o social, a política, os encontros, etc.

Não há nada disso no mapa, em primeiro plano. Para "escová-lo a contrapelo"[412] e mostrar essas relações, uma estratégia pode ser dizermos o que nele não existe; assim, lembrarmos o que ele é, e, então, imaginar o que mais ele poderia ser. Assim, podemos *abrir* o mapa, ao mostrar o que ele não mostra, fazendo-o mostrar algo de algum modo. Essa é uma das características fundamentais das narrativas: falar sobre o invisível é, em alguma medida, tornar algo visível. É, assim, que é possível *rasgar* uma imagem, como aponta Didi-Huberman.

410 Conley, 2007.
411 Ernesto de Carvalho. Nunca é noite no mapa (2016).
412 Benjamin, 1985.

Para ele, é fundamental fazermos a escolha diante do que é dado entre *saber sem ver* e *ver sem saber:*

> (...) quem escolhe *saber* somente terá ganho, é claro, a unidade da síntese e a evidência da simples razão; mas perderá o real do objeto, no fechamento simbólico do discurso que reinventa o objeto à sua própria imagem, ou melhor, à sua própria representação. Ao contrário, quem deseja *ver*, ou melhor, olhar, perderá a unidade de um mundo fechado para se encontrar na abertura desconfortável de um universo agora flutuante, entregue a todos os ventos do sentido (...).[413]

É deste "saber", enquanto síntese e evidência, que a pesquisa tenta se esquivar, apontando para o ver/olhar de outra forma, objetivando, sim, causar desconforto no olhar. Ora, afinal, o que é dado, a todo tempo, se não uma propulsão de imagens e mapas? Trata-se de uma banalização, já que está a todo tempo ao nosso redor. Outra característica que também faz perguntar diferente é a escuta, a camada de áudio incorporada. Ao utilizarmo-la, em nossas narrativas, por meio de sons de rodovias, carros, vento, rios, por exemplo, aproximamo-nos, mais ainda, de algo que simula uma deambulação *offline*. E aí acontece uma modulação, um espaço entre o que se observa *online* e *offline*. Estaríamos tornando esses ambientes mais semelhantes ao realizar essas operações? Possivelmente, embora os códigos do sistema da Google ainda continuem existindo (setas, navegadores, bússola, etc.), lembrando-nos, a todo tempo, que estamos numa plataforma digital. Por outro lado, nem tudo é mimetismo: quando incorporamos os sinos e o som do trem, em meio a processos de rememorações da cidade, recordamos, também, que, justamente, essa presença incorporada ressalta a ausência existente.

A camada de som é, sobretudo, uma modulação na passagem de cenas, na cadência dos movimentos da câmera e na própria compreensão do deslocamento. Ela aponta para uma categoria pouco explorada no campo da arquitetura e urbanismo, pois, mesmo lidando com espaço, deixa de lado o som. E, não seriam propriamente os ecos no som dos espaços a relembrarmos que nele estamos? Os sussurros e gritos, com timbres diferentes, a ouvirmos pelas ruas? A própria orientação e equilíbrio no espaço, que são modulados pelos receptores auriculares no labirinto? Por que esquecermos tanto do som? O som, nesse sentido, trata também de uma exploração sensorial. É essa dimensão que nos auxilia ainda mais a entrar na geografia de um filme; sobretudo, na geografia de um mapa num filme.

É por isso que a discussão acerca de ser ou não uma simulação não é, precisamente, o que buscamos com estas experimentações. *Simulacros* e *real* são modulados a todo instante, em atualizações constantes, a todo tempo. Produzir *simulacros*, logo, é produzir, também, o *real*. Se não apostássemos nisso, sequer consideraríamos que essas narrativas

413 Cf.: Didi-Huberman, 2013, p. 187, grifos originais do autor.

da cidade pudessem ser outros modos de *fazer-mundo*, na vastidão possível desta afirmação. Experimentamos um momento, especialmente no campo das representações da arquitetura e urbanismo, que simulacros e realidade se confundem a todo momento. E, se confundem, de fato, porque são camadas que se amalgamam. Nesse sentido, sem sombra de dúvidas, é questão de tempo e maturação para a Google e outros sistemas fornecerem experiências *online* cada vez mais próximas ao que acontece *offline* (fato que já se acentuou com a pandemia do Covid-19.[414]

Logo, é um caminho sem volta; o que nos resta, é atuar por cartografias, minimamente, mais conscientes. Na realidade, essas experiências virtuais e seus incentivos tendem a se normalizar. É por isso que devemos mobilizar o que mais podemos ser além do que está dado pelo mapa. A atualização no campo das narrativas dos deslocamentos que propomos realizar com esta tese passa ao largo de querer compreender o que está no mapa. Também não diz sobre mimetizar o que acontece nos territórios *offline* para um ambiente *online*. Muito menos qualificar qual experiência se apreende mais ou menos por meio de um território. É, antes de mais nada, a possibilidade de se imaginar mundos: de abrir imaginações outras. Se queremos incorporar outras vozes; narrar outras gestualidades; produzir outras visibilidades, precisamos, sobretudo, imaginar um outro mundo, de outras formas, a todo tempo.

414 No ano de 2020, logo que a pandemia da Covid-19 se confirmou no Brasil, entre março e abril, houve um acentuadíssimo volume nas experiências virtuais, tornando-se cada vez mais exploradas. Tanto como alternativa, quanto para lucrar, uma série de propagandas passou a tomar conta de diferentes veículos informacionais, incentivando pessoas a ficarem em casa.

A pesquisa indica a possibilidade de pensar o mundo pelas cartografias, de maneira distinta do que vem sendo consolidado, lendo, analisando e provocando deslocamentos. Por conta disso, tivemos como objetivo central a compreensão acerca de narrativas de deslocamentos urbanos contemporâneos, a partir de leituras críticas e analíticas do que já foi produzido pelo campo da arquitetura e urbanismo, a fim de apontar possibilidades de atualização.

Ao longo deste percurso, intentamos realizar uma leitura que pudesse tornar visível os deslocamentos urbanos como uma perspectiva a ser mais explorada pela arquitetura e urbanismo, tanto em termos de apreensão, quanto de experimentação em representações urbanas. As cartografias críticas se apresentam, assim, como uma importante estratégia de *imaginação-ação* nessa problemática.

Durante muito tempo, as cartografias se apresentaram como meios em que sociedades expressaram suas relações de saber-poder, e a forma-mapa torna isso bastante evidente até os dias atuais, já que ela é a linguagem utilizada por excelência pelo urbanismo.

Como lugar de vasta e franca disputa, as cartografias vêm sendo apresentadas por diversos modos e campos disciplinares. Historicamente, aparecem como modos de narrar o mundo, tanto pela geografia, quando pela geodésia e pela própria cartografia, de uma maneira hegemônica, a partir da visão

ocidental; quanto por manifestações cartográficas críticas, que é o enfoque desta pesquisa.

Essas manifestações aconteceram dentro dos campos citados, mas, também, explodindo-os, criando novos saberes e campos de conhecimento, mais transversais e críticos, como a *cartografia social*, a *cartografia da ação social*, a *geofilosofia*, o *método da cartografia*, a *cartografia crítica*, as *contracartografias*, os *ativismos cartográficos* e as *práticas cartográficas* mais distintas (recortadas, nesta tese, sob o prisma da arte e da estética, e tantas outras, menos exploradas em nossa pesquisa).

Dentro desta vastidão, para a leitura de deslocamentos, passamos a entender tal objeto como complexo, sendo necessário incluir um modo próprio de abordagem, à luz de *práticas cartográficas* e do *método da cartografia*. Tal abordagem teve como balizadora a leitura, de dentro do campo do urbanismo, de obras que realizaram narrativas em deslocamentos, entre 1960 e 1980, tanto pela perspectiva de dentro do automóvel – *The view from the road* e *Learning from Las Vegas*; quanto a pé – *Townscape* e *The Manhattan Transcripts*; e, em ambas, sob aquilo que é visível e apreensível pelas superfícies. Não tanto em oposição à profundidade, mas à heterogeneidade de camadas (ou de outras superfícies).

Por meio dessas obras-objeto, consideramos uma série de inquietações e elucubrações teórico-projetuais realizadas pelos autores estudados, a considerarem os deslocamentos nas representações urbanas, por meio de diversas linguagens (ilustrações, fotografias, montagens, vídeos e modelagens), intentando abrir novos horizontes, àquela altura, para a arquitetura e urbanismo, ainda tão moldada pelos preceitos modernos.

Observamos, também, como as obras estão posicionadas em contextos territoriais, semióticos, subjetivos, sociopolíticos e ambientais bastante distantes do território de onde esta tese tem interesse de observar, propriamente, circunscrito à realidade brasileira. Com características muito próprias, ainda houve a necessidade de realizarmos outras leituras que ponderassem situações específicas.

Nesse sentido, a pesquisa apontou contextos sociopolíticos relacionados a realidades mais próximas, em que diversos artistas e intelectuais passaram a pensar e propor, sob outros pontos de vista, leituras de deslocamentos urbanos. Como um campo mais expandido, o da estética, as *práticas cartográficas* aparecem como deslocados de sentidos, num mundo em constante crise.

Intentamos realizar narrativas próprias, em interações mais transversais, com sujeitos territorialmente mais dispersos, num momento em que o mundo experimenta um dos maiores deslocamentos dos últimos tempos, advindos das desestabilizações de uma pandemia global. Para

isso, emergiu a realização da pesquisa colaborativa *Cartografia dos deslocamentos do território urbano contemporâneo*, com a participação de estudantes de cursos diversos de todo Brasil, interessados nas narrativas das cidades.

Com a organização da pesquisa e a experimentação coletiva, foram realizadas 27 narrativas audiovisuais, partindo de tentativas de desestabilização de técnicas provenientes aos sistemas cartográficos predominantes, sendo escolhido como recorte específico para as experimentações da tese, o sistema da Google.

Visamos, a partir disso, a realizar outras visualizações para sistemas cartográficos, partindo do conceito de *funcionamento*, de Flusser,[415] e da ideia de "*abrir* as imagens" dos mapas estudados, defendidas por Didi-Huberman,[416] para vermos diferente.

Com isso, novas perguntas surgiram para um vasto campo que se abre, tornando possível um *fazer-mundo* próprio, a partir de um *plano comum*.[417] Outros funcionamentos de sistemas cartográficos se tornaram possível, ao entrar em uma outra geografia,[418] a do audiovisual. Logo, foi possível compreendermos como o mapa pode ser aberto de outros modos, com perguntas ainda inexistentes. Num momento em que as desestabilizações vêm sendo cada vez mais necessárias, novas perguntas têm se tornado importantes para outras leituras dos deslocamentos.

Ao observarmos os produtos realizados para a pesquisa, à luz do que foi proposto pelos arquitetos e planejadores no contexto entre 1960 e 1980, é possível apostarmos que elas podem ser tão efetivas quanto abrindo-se a outros modos de fazer, considerando singularidades dos participantes, bem como dos contextos em que suas questões estão inseridas.

Acreditamos, assim, que a pesquisa aponta para um horizonte estético-político-pedagógico próprio, em que outras abordagens cartográficas podem ser estimuladas. Tais investidas acontecem por meio de um segundo olhar do observador pelo audiovisual, tornando visíveis questões que, em boa medida, estariam apagadas ou difusas no mapa, mas sob outro ponto de vista: o da dúvida, da inquietação e da investigação; e não o da certeza e da predominância. Ele é incerto como uma boia no mar, sujeita a intempéries, ao balanço das ondas e à variação da maré: é como a Ilha Nula, apresentada, na capa da tese e ao longo dos capítulos, em fragmentos.

A Ilha Nula é uma ilha imaginária e tem esse nome por estar no ponto que liga a latitude e a longitude zero, ponto onde a Linha do Equador encontra o meridiano principal e foi criada para a plataforma Natural Earth[419] para auxiliar os cartógrafos voluntários numa melhor leitura do território global. É, antes de mais nada, uma imagem a todo tempo *aberta*:[420] uma aparente frágil boia no mar a ancorar todo o sistema cartográfico e de georreferenciamento global. Traduz a disputa que é própria ao sistema

415 Flusser, 2007.
416 Didi-Huberman, 2013.
417 Kastrup; Passos, 2013.
418 Conley, 2007.
419 Plataforma aberta e de domínio público que disponibiliza dados georreferenciados do planeta Terra (GIS), utilizado para auxiliar em mapeamentos colaborativos.
420 Didi-Huberman, 2013.

cartográfico, pois contém, de um lado, todo o sistema de alto esquadrinhamento, estratégico, regrado, com as peças definidas traduzidas pelo objeto-mapa. De outro, contém zonas de opacidade, invisíveis, sujeitas aos movimentos de maré que se modificam, aos deslocamentos de sujeitos e coisas pela superfície altamente instável do oceano. Essa imagem nos abre para tudo o que é dado como predominante, a todo tempo, conter possibilidades de fraturas, falhas, aberturas, ranhuras. Traduz o atual estado de incertezas, tal qual o *nevoeiro* tão bem abordado por Wisnik:[421]

> Dentro do nevoeiro nós não estamos mortos. Estamos, talvez, com um misto de temor e encantamento, tateando caminhos incertos através de outros sentidos que não a visão, já muito comprometida pela nitidez excessiva que, paradoxalmente, caracteriza o mundo atual.

O *nevoeiro* é, portanto, por uma perspectiva, a tensão que nos aponta à desestabilidade de um mundo incerto. Mas, por outra, é a possibilidade de ficarmos mais tempo com as dúvidas, as perguntas e os problemas. É, como aponta, Didi-Huberman:[422] *permanecer no dilema* da imagem. É uma imprecisão do não-saber sobre onde estamos, ou em que posição nos fixamos, como tão bem coloca Waly Salomão: o encontro da esquina *Walk* com a *Don't Walk*. E estar sob o efeito ou o estado das incertezas não significa não saber, mas, poder saber de outras formas; enxergar de outros modos; propor outros mundos. Outros tantos a serem imaginados. No limite, como já dito em outras palavras, esta pesquisa de doutorado tem como propósito mais direto reivindicar outras imaginações de mundo: um pouco de possível, se não, sufocamos, parafraseando Foucault, segundo Deleuze.[423] E, tudo o que mais queremos, sobretudo, no último ano, é respirar; e dizer que é possível não sermos o que parecemos estar fadados a ser. Que é possível alcançar não uma, mas várias posições, e conectá-las. Afinal, o que seriam as cartografias, sob qualquer aspecto, senão a possibilidade de conectar sujeitos, coisas, objetos, pontos, linhas, traços, cheiros, formas, sentidos, gestos, etc.

Mapas-movimentos, assim, emerge como necessidade de serem relidas histórias contadas, a partir de perguntas e confrontações a lugares e sujeitos que foram colocados como predominantes, desestabilizando-os para pensar e fazer diferente, porque, para nós, é preciso imaginar.

421 Cf.: Wisnik, 2012, p. 13.
422 Didi-Huberman, 2013.
423 Cf.: Deleuze, 1992, p. 131.

Bibliográficas

Acselrad, H. Introdução: o debate sobre cartografia e processos de territorialização – anotações de leitura. In: Acselrad, H.; Guedes, A.; Maia, L. (orgs.). *Cartografias sociais, lutas por terra e lutas por território: um guia de leitura.* Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2015, pp .8-29.

Adams, J. T. *The Epic of America.* republicado em: Simon Publications, 2001 (1931).

Adorno, T.; Horkheimer, M. *A dialética do esclarecimento.* Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1985.

Agamben, G. O que é um dispositivo? IIha de Santa Catarina: *Outra Travessia* 5, 2005.

Aitchison, M. Townscape in context: the picturesque, Nikolaus Pevsner. "Visual Planning" and the concept of context in Post-War British architecture and urban planning. In: *Recovering Post-war Europe*, University of Pennsylvania, Philadelphia, 9 October 2004.

Amadeo, D; Griffin, J.B; J. Potter (eds.). *Proceedings of the 14th Annual Conference of the Environmental Design Research Association*, pp. 29-35. Washington, DC: EDRA, 1983.

Appleyard, D.; Lynch, K.; Myer, J. *The view from the road*. Cambridge: MIT Press, 1965.

Banham, R. *Los Angeles: the architecture of four ecologies*. Londres: Allen Lane The Penguin Press, 1971.

Baudrillard, J. *A Arte da Desaparição.* Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997.

____. *Simulacros e Simulações.* Lisboa: Relógio D'Água, 1992.

Barone, A. C. *Team 10*. São Paulo: Anna Blume, 2002.

Benjamin, W. Pequena história da fotografia. In: *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 90-107.

____. *A obra de arte na época de sua reprodutibilidade técnica*. São Paulo: L&PM, 2013.

Berardi, F. *Depois do futuro*. São Paulo: Ubu Editora, 2019.

Bergson, H. *A Evolução Criadora.* São Paulo: Martins Fontes, 2005.

____. *O Pensamento e o Movente: ensaios e conferências.* São Paulo: Martins Fontes, 2006.

Brasil. *Programa de Metas 1956-1960.* Rio de Janeiro: Conselho de Desenvolvimento, 1958.

Cabral, G. B. O Utopista e a Autopista: Os viadutos sinuosos habitáveis de Le Corbusier e suas origens brasileiras (1929-1936). *ARQTEXTO* (UFRGS), v. v.7, p. 55-75, 2006.

Caliman, L. Os regimes da atenção na subjetividade contemporânea. *Arq. bras. psicol.* [online]. 2012,

vol.64, n.1, pp. 02-17.

Careri, F. Careri, F. *Walkskapes. O caminhar como prática estética.* São Paulo: Gustavo Gili, 2002

___. *Caminhar e parar.* São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

Certeau, M. *A invenção do cotidiano.: 1. Artes do fazer*. Petrópolis: Vozes, 2013.

Cohen, JL. *O futuro da arquitetura desde 1899: uma história mundial.* São Paulo: Cosac Naify, 2013.

Conley, T. *Cartographic cinema*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2007.

Corbusier, L. Corolário brasileiro. In: Santos, C. R. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Projeto, 1987b.

Cosgrove, D. (ed.). *Mappings*. London: Reaktion Books, 1999.

___. Cultural Geographies in Practice: Anti-Ecumene. *Ecumene*, 2001; 8 (1): 108-111.

Costa, L. B. Cartografia: uma outra forma de pesquisar. In: *Revista Digital do LAV*. Santa Maria, vol. 7, n.2, p. 66-77 - mai./ago.2014.

Crampton, J.; Krygier, J. Uma introdução à cartografia crítica. In: Cartografias sociais e território. An introduction to critical cartography. (Tradução: Carolina Apolinário de Souza) In: *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 4 (1), 11-33, 2006.

Crampton, J. W. *Mapping: a critical introduction to cartography and GIS*. West Sussex: Wiley-Blackwell Publication, 2010.

Crary, J. *Suspensões da percepção: atenção, espetáculo e cultura moderna*. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

Cullen, G. *Paisagem urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

Daston, L. Can scientific objectivity has a history? In: *Mitteilungen der Alexander-von- Humboldt-Stiftung*, 75,31-40, 2000a.

___. *Eine Kurze Geschichte der wissenschaftlichen Aufmerksamkeit*. München: Carl Friedrich von Siemens Stiftung, 2000b.

Davis, S. B. Mapping the unseen: making sense of the subjective image. In: Nold, C. (ed.). *Emotional cartography – technologies of the self.* Soft Hook, p. 38-49, 2009. Disponível em: www.emotionalcartography.net. Acesso em 13/07/2021.

Deleuze, G. *Conversações. (1972-1990)*. Tradução Peter Pál Pelbart. Rio de Janeiro: editora 34, 2000.

___. *Espinosa: filosofia prática*. São Paulo: Escuta, 2002.

___. O atual e o virtual. In: Deleuze, G.; Parnet, C. *Diálogos*. Trad. Eloisa Araújo Ribeiro, São Paulo: Escuta, 1998, 184p., pp. 173-180.

Deleuze, G; Guattari F. *O Anti-Édipo: capitalismo e esquizofrenia*. Lisboa: Assírio & Alvim, 1966.

Deligny, F. *O aracniano e outros textos.* Tradução Lara de Malimpesa. São. Paulo: n-1 edições, 2015

Didi-Huberman, G. *Diante da imagem: questão colocada aos fins de uma história da arte.* São Paulo, Editora 34, 2013.

Dubois, P. *O ato fotográfico e outros ensaios*. São Paulo: Papirus, 1994.

Ehrenberg, A. *Le culte de la performance*. Paris: Hachette Littératures, 1991.

Erle, S.; Gibson, R.; Walsh, J. *Mapping Hacks*. O'Reilly and Associates. California: Sebastopol, 2005.

Espinosa, B. *Os pensadores: Espinosa. Seleção de textos de Marilena de Souza Chauí.* São Paulo: Abril Cultural, 1983.

Fanon, F. *Os condenados da terra.* Juiz de Fora: Editora UFJF, 2005.

Farman, J. *Mapping the Digital Empire: Google Earth and the process of post-modern cartography*. Washington State University, 2710, University Drive, Richland, WA 99352, EUA. Transferido de nms.sagepub.com por Jason Farman em 22 de setembro de 2010).

Flusser, V. *Filosofia da caixa preta*. São Paulo: Hucitec, 1985.

___. *Filosofia da caixa preta*. São Paulo: Relume Dumará, 2002.

___. *Mundo codificado*. São Paulo: Cosac Naify, 2007.

Foucault, M. *Microfísica do poder.* 8. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1989.

____. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. 29. ed. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1997.

____. *História da sexualidade I: A vontade de saber*. Rio de janeiro: Edições Graal, 2005.

____. *História da sexualidade 2: o uso dos prazeres*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984.

Freud, S. Cinco lições de psicanálise. In: *Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud, XI*. Imago. (Tradução modificada por Verlaine Freitas, 1910 [2015]). Disponível em: https://cutt.ly/CjEnbp6. Acesso em 14/01/2021.

Geddes, P. *Cidades em Evolução*. Campinas: Papirus, 1994.

Girardi, G.; Soares, P. Construção de um problema de pesquisa sobre o mapeamento como dispositivo. In: *Revista Olhares & Trilhas*, ano XVII, n. 22 (jul./dez. 2015).

Guattari, F. *Caosmose*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

____. *Psicanálise e transversalidade: ensaios de análise institucional*. Aparecida: Ideias e Letras, 2004.

Guimarães, A. *A Carta de Atenas (Urbanismo dos C.I.A.M.)*. Salvador: D.A. da Escola de Belas Artes da UFBA, 1955.

Gunn, P.; Correia, T. B. O Urbanismo, a Medicina e a Biologia nas palavras e imagens da cidade. In: *Pós. Revista do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e urbanismo da FAU-USP*. São Paulo: FAU/USP, 2001, pp. 34-61.

Habermas, J. *Teoria do agir comunicativo, v. 2. Sobre a crítica da razão funcionalista*. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

Hagner, M. Psychophysiologie und Selbsterfahrung. *Metamorphosen des Schwindels und der Aufmerksamkeit im 19*. Jahrhundert. In A.Assmann (Org.), Aufmerksamkeiten, (pp. 241-263). München: Fink, 2001.

Hall, P. *Urban and regional planning*. New York: Routledge, 2002.

Hardt, M. A sociedade mundial de controle. In: Alliez, E. (Org.). *Gilles Deleuze: uma vida filosófica*. São Paulo: Ed. 34, 2000.

Harley, B. Cartes, savoir et povoir. In: Gould, P.; Baily, A. *Le pouvoir des cartes et la cartographie* (Trad.: Mônica Balestrin Nunes). Paris: Antropos, 1995, p. 19-51.

Harvey, D. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 1992.

____. *A produção capitalista do espaço*. 2ª edição. São Paulo: Annablume, 2006.

Hobbs, R. C. *Mark Lombardi: Global Networks*. New York: Independent Curators, 2003.

Holmes, B. *Imaginary Maps, Global Solidarities*. Essay prepared for the Piet Zwart Institute, 2004a. Disponível em: http://pzwart.wdka.hro.nl/mdr/pubsfolder/bhimaginary/. Acesso em 13/07/2021.

____. Counter cartographies. In: Abrams, J.; Hall, P. *Else/where: mapping new cartographies of networks and territories*. Bristol: University Presses Marketing, distributor, Minneapolis, Minn, 2006, pp. 20-25. Disponível em: http://cct335-w11.wikispaces.com/file/view/holmes-counter-cartography.pdf. Acesso em 13/07/2021.

Horkheimer, M. História e psicologia. In: *Teoria Crítica I. Uma documentação*. São Paulo: Perspectiva, p. 13-30, 1990.

Jacobs, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

Jacques, P. Corpografias Urbanas. *IV ENECULT – Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura*, p. 1–13, 2008.

____. *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012.

____. Breve histórico da Internacional Situacionista (IS). Arquitextos, São Paulo, ano 3, n. 035.05, Vitruvius, abr. 2003. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/03.035/696>. Acesso em 01/02/2021.

____. O grande jogo do caminhar. Resenhas Online, São Paulo, ano 12, n. 141.04, Vitruvius, set. 2013. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/12.141/4884>. Acesso em 01/02/2021.

Jameson, F. *Pós-Modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo: Ática, 1996.

___. *Postmodernism, or, the cultural logic of late capitalism.* Durham: Duke University Press, 1991.

___. Periodizando os anos 60. In: Hollanda, H. (org.). *Pós-modernismo e política*. Rio de Janeiro: Rocco, 1992.

Jencks, C.; Baird, G. *Meaning in architecture*. Londres: Barrie & Jenkins, 1970.

Kastrup, V. A cognição contemporânea e a aprendizagem inventiva. In: *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, v.49, pp. 108-122, 1998.

Kastrup, V.; Passos, E. Cartografar é traçar um plano comum. In: *Fractal*, Rev. Psicol., v. 25 – n. 2, pp. 263-280, maio/agosto, 2013.

Koolhaas, R. *Delirious New York: a retroactive manifesto forManhattan*. Nova Iorque: The Monacelli Press, 1994.

___. The generic city. In: Mau, B.; Koolhaas, R.; Sigler, J. *Small, Medium, Large, Extra-large: Office for Metropolitan Architecture*. New York: Monacelli Press, 1995.

Kossoy, B. *Realidades e ficções na trama fotográfica.* São Paulo: Ateliê Editorial, 1999.

Laurence, P. The Unknown Jane Jacobs: Geographer, Propagandist, City Planning Idealist. In: Page, M. Mennel, T. (eds.). *Reconsidering Jane Jacobs*. Chicago, American Planning Association, 2011, pp. 15-36.

Lewis, C. T.; Short, C. *A Latin Dictionary*. Oxford: Clarendon Press, 1879. Disponível em: http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus:text:1999.04.0059. Acesso em 13/07/2021.

Lopez, R. Urban Sprawl in the United States: 1970-2010. Urban Long-Term Research Area Explora-tory Awards (ULTRA-Ex). In: Cities and the Environment (CATE), Vol. 7 [2014], Iss. 1,Art.7. Disponível em: <https://digitalcommons.lmu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1131&context=cate> Acesso em 03/02/2021.

Lukács, G. *História e consciência de classe. Ensaios sobre dialética marxista*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

Lynch, K. *A imagem da cidade.* São Paulo: Martins Fontes, 1997.

Lynch, K.; Hack, G. Site Planning. Massachussets: MIT Press, 1962.

Malavolta, L. Usina e cafezal fracassaram. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 13 de agosto de 1995, Agência de São Paulo. Disponível em: < https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1995/8/13/brasil/19.html> Acesso em 29 de junho de 2021.

Maricato, E. As Ideias Fora do Lugar e o Lugar Fora das Ideias. In: Arantes, O.; Maricato, E.; Vainer, C. *A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos.* Petrópolis: Vozes, 2000, pp. 121-192.

Marinetti,

Marquez, R.; Cançado, W. (orgs.) *Atlas Ambulante.* Belo Horizonte: Ed. ICC, 2011.

Marx, K. *Crítica da Filosofia do Direito de Hegel*. São Paulo: Boitempo, 2005.

Maye, H. *Aufmerksamkeit vs. Zerstreuung – Eine Codierung im medialen Wandel*. Tese de Doutorado não-publicada, Universidade Livre de Berlim, 2005.

Mbembe, A. Necropolitics. In: *Public Culture*, 15 (1). (tradução: Renata Santini; revisão técnica Cezar Bartholomeu), 2003, pp. 11-40.

McLoughlin, J. B. *Urban & regional planning: a systems approach. London*: Faber and Faber, 1969.

Metz, C. *A significação no cinema.* São Paulo: Editora Perspectiva, 1975.

Mesquita, A. *Mapas dissidentes: proposições sobre um mundo em crise (1960-2010).* 2013. 285f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Ciências, Letras e Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

Miller, S. M. *The View from the Road*. Submitted to Dr. Anthony Raynsford, for the Seminar Arth 275. Department of Art and Art History of San Jose State University, San Jose, CA, April 2013. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/319101937_The_View_from_the_Road

Moravánszky, A. The optical construction of urban space: Hermann Maertens, Camillo Sitte and the theories of 'aesthetic perception'. In: *The Journal of Architecture*, 17:5, 2012.

Montaner, J. *Do diagrama às experiências: rumo a uma*

arquitetura de ação. São Paulo: Gustavo Gili, 2017

Mumford, L. *Technics and civilization*. New York: Harcourt, Brace and Co., 1934.

___. *The culture of the cities*. New York: Harcourt, Brace and Co., 1938.

Offen, K. O mapeas o te mapean: Mapeo indígena y negro en América Latina. In: *Tabula Rasa.* Bogotá, n.10: 163-189, enero-junio, 2009.

Olivieri, S. *Quando o cinema vira urbanismo: o documentário como ferramenta de abordagem da cidade.* Salvador: Edufba, 2011.

Passos, E.; Kastrup, V.; Escóssia, L. *Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009.

Patrício, C. A Gentrificação como Procedimento Global. In: Smaniotto, C.; Menezes, M. (Eds). *Bairro & Cidade – Entre perspectivas digitais e analógicas*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas, pp. 35-45

Pelbart, P. A comunidade dos sem comunidade. In: ___. *Vida capital: ensaios de biopolítica*. São Paulo: Iluminuras, 2003, pp. 28-41.

Perec, G. *Tentativa de esgotamento de um local parisiense*. Tradução de Ivo Barroso. São Paulo: G. Gili, 2016.

Pereira; L.; Lessa, S. *O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil.* In: Caminhos de Geografia, Uberlândia, v. 12, n.40, dez/2011, pp. 26-46. Disponível em: http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414/9175. Acesso em 19/01/2021.

Pereira, R. *Introdução à história da arquitetura: das origens ao século XXI*. Porto Alegre: Bookman, 2010.

Pereira, G. C.; Silva, B. C. N. Geoprocessamento e Urbanismo. In: Gerardi, L.; Mendes, I. (Orgs.). Teoria, Técnicas, Espaços e Atividades: temas de Geografia contemporânea. 1ed. Rio Claro: *Programa de Pós-Graduação em Geografia - UNESP; AGETEO*, 2001, v.1, p. 97-137.

Pickles, J. A History of Spaces: Cartographic Reason, Mapping, and the Geo-coded World. In: *Frontiers of Human Geography. Chapel Hill*: Psychology Press, 2004.

Porto-Gonçalves, C.; Quental, P. Colonialidade do poder e os desafios da integração regional na América Latina. In: *Polis*, 31, dezembro de 2012, p . 1 - 28.

Rancière, J. *O desentendimento. Política e Filosofia.* São Paulo, Ed. 34, 1996.

___. *Partilha do sensível*. São Paulo: Ed. 34, 2005.

Rank, M.; Hirschl, T.; Foster, K. *Chasing the American Dream: Understanding what shapes our fortunes*. Oxford University Press, 2014.

Ratliff, E. The Whole Earth, Catalogued. *How Google Maps is changing the way we see the world*. Wired 15(7): 154–9, 2007.

Ribeiro, D. *O que é lugar de fala?* Belo Horizonte: Letramento, 2017.

Ripoll, A. *Territorializações on line: o Cais Mauá em imagem no ciberespaço*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2016, 119p.

Risler, J.; Ares, P. *Manual de mapeo colectivo: recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Buenos Aires: Tinta Limón, 2013.

Rose, N. *Powers of freedom: reframing political thought*. Cambridge: University Press, 1999.

Rudofsky, B. *Architecture Without Architects: A Short Introduction to Non-Pedigreed Architecture.* New York: Doubleday & Company, Inc., 1962.

Sampaio, A. H. *(Outras) Cartas de Atenas: com textos originais.* Salvador: Quarteto Editora/PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 2001.

Santos, M. Elogio da lentidão. São Paulo: *Mais*, *Folha de São Paulo*, 11 de março de 2001.

___. *Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico científico informacional*. São Paulo: HUCITEC, 1997, 3ª ed.

Santos, Z. A. *A geofilosofia de Deleuze e Guattari*. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, SP, 2013, 355p.

Santos, R. Ativismos Cartográficos: notas sobre

formas e usos de representação espacial e jogos de poder. In: *Revista Geográfica de América Central: XIII Encuentro de Geógrafos de América Latina (Versión Electrónica*) / Población, Géneros e Identidades Culturales, v.2, N.47, E, 2011.

Santos, F. A arquitetura como agente fílmico Arquitextos, São Paulo, ano 04, n. 045.12, fev. 2004. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.045/616>.

Silveira, S.; Braga, S.; Penteado, C. *Cultura, política e ativismo nas redes digitais*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2014

Silva, C. A. Cartografia da ação social: reflexão e criatividade no contato da escola com a cidade. Revista Tamoios, [S.l.], v. 8, n. 1, set., 2012. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tamoios/article /view/3792/4569>. Acesso em: 15 fev. 2020.

Simmel, G. O estrangeiro. In: Moraes Filho, E. (org.). *Georg Simmel: sociologia.* São Paulo: Ática, 1983d, pp. 182-188.

Simondon, Gilbert. L'Individu et sa Genèse Physicobiologique. Paris: PUF, 1964. In: Bailly, A. *Dictionnaire Grec Français*. Paris: Hachette, 1950.

Sitte, C. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo, Ática, 1992.

Solfa, M. *Interlocuções entre arte e arquitetura como práticas críticas: a teoria arquitetônica de Bernard Tschumi e a cena artística dos anos 1970*. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010.

Speranzini, M. M. Perec, Georges. Tentativa de esgotamento de um local parisiense. Tradução de Ivo Barroso. São Paulo: G. Gili, 2016, 60 p. Resenhas de Tradução/Translations Reviews. In: *Cad. Trad., Florianópolis*, v. 37, nº 3, p. 379-391, set-dez 2017

Sperling, D. Você (não) está aqui: convergências no campo ampliado das práticas cartográficas. In: *Indisciplinar / EA-UFMG*. Belo Horizonte (MG), V. Semestral, n.2, v.2 (2016), pp. 77-92.

___. *Espaço e evento: considerações críticas sobre a arquitetura contemporânea*. Tese (Doutorado – Área de Concentração: Projeto, Espaço e Cultura) – FAUUSP. São Paulo, 2008, 190p.

Sperling, D.; Ramos, G.; Cardoso, M. Contracartografias: tecnopolíticas de espacialização da informação - atores, agenciamentos e sistemas. In: Rena, N.; Freitas, D.; Sá, A.; Brandão, M. (orgs.) 2º Seminário Internacional Urbanismo Biopolítico. Belo Horizonte: *Associação Imagem Comunitária*, 2019, pp. 806-833.

Star Wars. Episode IV – A New Hope. Direção e Produção: George Lucas. Estados Unidos, Lucasfilm, 1977.

Tarkovski, A. *Esculpir o tempo.* São Paulo: Martins Fontes, 1998.

Toret, J. Tecnopolítica: la potencia de las multitudes conectadas. In: *El sistema red 15M, un nuevo paradigma de la política distribuída*. Barcelona: Working Paper Series, 2013. Disponível em: https://tecnopolitica.net/sites/default/files/1878-5799-3-PB%20(2).pdf

Tozi, F.; Duarte, L. Conhecimento e controle do território: do discurso da mobilidade à geopolítica da UBER. In: *Anais Urbanismo Biopolítico*. In: Rena, N.; Freitas, D.; Sá, A. I.; Brandão, M. (orgs.). I Seminário Internacional Urbanismo Biopolítico. Belo Horizonte: Fluxos, pp. 326-343, 2018.

Tschumi, B. *The Manhattan Transcripts*. London: Academy Editions, 1994.

Venturi, R.; Scott Brown, D.; Izenour, S. *Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form*. Cambridge: MIT Press, 1988.

___. *Aprendendo com Las Vegas: o simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica*. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

Vidler, A. Arquitetura como campo ampliado. In: Sykes, K. *O campo ampliado da arquitetura: antologia teórica 1993-2009*. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

Villaça, F. Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil. In: Villaça, F. *O Processo de Urbanização no Brasil.* São Paulo: EDUSP, 2004.

Virilio, P. *Velocidade e Política*. São Paulo, Estação da

Liberdade, 1996.

___. *Espaço crítico.* São Paulo: Editora 34, 1999.

___. *O século*. Publicado como "*A catástrofe urbana*", Folha de S. Paulo, 28/09/1997 (1999).

Xavier, I. *O discurso cinematográfico: a opacidade e a transparência.* São Paulo: Paz e Terra, 2005.

Wisnik, G. *Dentro do nevoeiro: diálogos cruzados entre arte e arquitetura contemporânea.* São Paulo, 2012. 262p.: il. Tese (Doutorado - Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – FAUUSP.

Wood, D. *The Power of Maps.* New York: Guilford Press, 1992.

Sites

Ajuntament de Barcelona. *Programa Cerdá. Museu d'Historia de Barcelona*, Barcelona, 2021. Disponível em: <https://ajuntament.barcelona.cat/museuhistoria/sites/default/files/Programa_Cerda.pdf>. Acesso em 01/02/2021.

Amazon. *Tentativa de esgotamento de um local parisiense* (capa). Kindle. Disponível em: https://www.amazon.com.br/dp/B01DWQRL3W/ref=dp-kindle-redirect?_encoding=UTF8&btkr=1. Acesso em: 15/02/2021.

AntiAtlas of Borders. *Francis Alys: The Green Line*. Marselle, 2021. Disponível em: <https://www.antiatlas.net/francis-alys-the-green-line-en/> Acesso em 01/02/2021.

Architectural Review. Townscape: the AR's campaign to alter the perceptions of planners and politicians. Davey. P. In: *Essays, The Architetural Review*, 21 september, 2011. Disponível em: https://www.architectural-review.com/essays/townscape-the-ars-campaign-to-alter-the-perceptions-of-planners-and-politicians. Acesso em 21/01/2021.

Berkeley Art Museum and Pacific Film Archive. *From Lab to Gallery: Simulated Marin Tour in Way Bay*. Disponível em: https://bampfa.org/news/lab-gallery-simulated-marin-tour-way-bay. Acesso em: 06/03/2021.

Bethany Johns. *Mark Lombardi: Global Networks Edited by Robert Hobbs.* Independent Curators International, New York, 2003. Disponível em: https://bethanyjohns.com/Mark-Lombardi-Global-Networks. Acesso em: 15/02/2021.

Biblioteca Nacional. *Cartografia.* Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia>. Acesso em: 29/01/2021.

Bureau d'Études. *Atlas of Agendas.* Paris, 2021. Disponível em: <https://bureaudetudes.org/2015/04/23/atlas-of-agendas-mapping-the-power-mapping-the-commons-2015/> Acesso em 01/02/2021.

Buy Pichler. *Michalis Pichler: Ginza Haccho / Every Building On The Ginza Strip. Berlin "greatest hits"*, 2018, Baden: Kodoji Press, 2018 180 x 4200 mm extended Offset, Leporello (folded and glued) in Slipcase ed. 1000 copies. Books. Disponível em: <https://www.buypichler.com/books/ginza-haccho-every-building-ginza-strip>. Acesso em 15/02/2021.

Countercartographies Collective. *Counter\mapping Queen Mary.* Chapel Hil, 2021. Maps & Writing. Disponível em: <https://www.countercartographies.org/wpcontent/files/game_low_res.pdf> Acesso em 01/02/2021.

Cult. *O espetáculo da mercadoria.* Regatieri, R. São Paulo-SP, 22 de julho de 2016. Disponível em: <https://revistacult.uol.com.br/home/o-espetaculo-da-mercadoria/>. Acesso em: 01/02/2021.

Donlon Books. *Ginza Kaiwai/Ginza Haccho by Yoshikazu Suzuki & Kimura Shohachi*, Londres, 2021. Disponível em: <https://donlonbooks.com/products/ginza-kaiwai-ginza-hacch-by-yoshikazu-suzuki-et-kimura-shohachi>. Acesso em 01/02/2021.

Extrato. *Registro do movimento das linhas errantes dos deslocamentos na cozinha da "casa Y", da rede de crianças autistas formada pelo poeta e etólogo francês Fernand Deligny*. Monoblet, 1976. Disponível em: https://extrato.art/textos/pequenissimo-manual-para-sobreviventes-artistas-sem-obras. Acesso em: 07/03/2021.

Flexbooks. *Defense Spending, Educational Reform, and Technological Advancements of the 1950s & 1960s*, 2021. American Advancement and Shifting Priorities 1950-1960.

Disponível em: <https://flexbooks.ck12.org user:zxbpc2rzcziwmthaz21hawwuy29t/cbook/episd-2019-2020-us-history/section/8.3/primary/lesson/american-advancement-and-shifting-priorities-1950-1960> Acesso em 01/02/2021.

Google Earth VR. *Introducing Google Earth VR: Explore the world from totally new perspectives.* Stroll the streets of Tokyo, soar over Yosemite, or teleport across the globe. Disponível em: https://arvr.google.com/earth/. Acesso em: 07/03/2021.

Google. Behind the scenes. *Maps*, Palo Alto, 2021. Street View, Treks, Yosemite. Disponível em: <https://www.google.com/maps/about/behind-the-scenes/streetview/treks/yosemite/>. Acesso em 01/02/2021.

Howard Design. *Japanese Shrine Image sequence from The View from the Road by Appleyard, Lynch and Myer*. Zoomscapes. Disponível em: http://www.howardesign.com/exp/service/zoomscapes/shrine.html. Acesso em 07/03/2021.

Iconoclasistas. *Manual de Mapeo Colectivo*. Disponível em: https://iconoclasistas.net/4322-2/. Acesso em: Acesso em: 07/03/2021.

Index Grafik. *Learning from Las Vegas et controverse*. Disponível em: http://indexgrafik.fr/learning-from-las-vegas-et-controverse/. Acesso em 06/03/2021.

Itaú Cultural. *Atlas Ambulante* (Organização: Renata Marquez; Wellington Cançado). São Paulo, 2021. Disponível em: <https://www.itaucultural.org.br/sites/cidadegrafica/atlas-ambulante.html>. Acesso em 01/02/2021.

Library of St Andrews. *The Getty currently holds the archive for all of Ruscha's Los Angeles street shoots (his negatives are estimated to number in the millions), including this hand-made mock-up of his iconic 1966 book, Every Building on the Sunset Strip*. Ed Ruscha/Courtesy of the Getty Research Institute, Los Angeles. Disponível em: <http://library.st-andrews.ac.uk/search~S1?/Yruscha&searchscope=1&SORT=DZ/.

Life. *The Photography of J.R. Eyerman. Photographer*. Disponível em: https://www.life.com/photographer/j-r-eyerman/. Acesso em: 15/02/2021.

Multimedia Video Collections: From the vault video collection. *MIT 150*, 2021. Disponível em: <https://mit150.mit.edu/multimedia/vault.html> Acesso em 01/02/2021.

Museu de Arte Contemporánea de Barcelona. *Shapolsky et al. Manhattan Real Estate Holdings, a Real-Time Social System, as of May 1, 1971*, 1971. Artists. Disponível em: https://www.macba.cat/en/art-artists/artists/haacke-hans/shapolsky-et-al-manhattan-real-estate-holdings-real-time-social. Acesso em: 07/03/2021.

Nasa. *Furacão Gladys, visto pelo satélite da NASA Nimbus 1, em 1964*. Disponível em: https://www.nasa.gov/sites/default/files/thumbnails/image/nimbus_view_of_gladys_1964.jpg. Acesso em: 15/02/2021.

Oxford Artistic and Practice Based Research Plataform. *Cartography as Research Process: A Visual Essay*. Disponível em: https://www.oarplatform.com/response/cartography-research-process-visual-essay/. Acesso em: 15/02/2021.

Photo Michael Wolf. *Tokyo Compression*. Disponível em: https://photomichaelwolf.com/#tokyo-compression/1. Acesso em: 07/03/2021.

Research Gate. *Kevin Lynch's analysis of "Problems of the Boston image", resulting in a mental map (Kevin Lynch (1960): The Image of the City*. Cambridge: MIT Press, p. 24, Fig. 8. Disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Kevin-Lynchs-analysis-of-problems-of-the-boston-image-resulting-in-a-mental-map-Kevin_fig1_259980157. Acesso em 06/03/2021.

Revista Carbono. *Arte física: Cordões/30 km de linhas estendidas–Cildo Meireles, 1969*. Linhaindustrial, mapa, caixa de madeira fechada: 60 x 40 x 8 cm. Fotografia de Pat Kilgore. Disponível em: http://revistacarbono.com/artigos/04carbono-entrevista-cildo-meireles/attachment/cildomeirelespatkilgore2011-0973/. Acesso em: 15/02/2021.

Richard Long. *Sahara Line*. Sculptures. Disponível em: http://www.richardlong.org/Sculptures/2011sculptures/sahaline.html. Acesso em: 15/02/2021.

Semantic Scholar. *The view from the road–Appkeyard/Lynch*. Disponível em: https://www.semanticscholar.org/paper/The-View-From-the-Road-Appleyard-Lynch/992bd88d36dc82510e07eea72110bc5593694e34/

figure/2. Acesso em: 06/03/2021.

Simon Weckert. *Google Maps Hacks*, 2020. Disponível em: <http://www.simonweckert.com/googlemapshacks.html> Acesso em 01/02/2021.

Situationniste Blog. *The Naked City: Illustration de l'hypothèse des plaques tournantes en psychogeographique* (sic) [1957], postado em 07/06/2015. Disponível em: <https://situationnisteblog.wordpress.com/2015/06/07/the-naked-city-illustration-de-lhypoth-ese-des-plaques-tournantes-en-psychogeographique-sic-1957/>. Acesso em 07/03/2021.

Textos en Línea. *Los Autonautas de La Cosmopista. Cortázar.* Disponível em: https://www.textosenlinea.com.ar/cortazar/Los%20autonautas%20de%20la%20cosmopista.pdf. Acesso em: 15/02/2021.

Ubu Editora (blog). *Manifesto Futurista* (Autor: Filippo Tommaso Marinetti), São Paulo, 2020. Disponível em: <https://blog.ubueditora.com.br/manifesto-futurista/>. Acesso em 03/02/2021.

Visualizing Infrastructure. *Map 12 (Kevin Lynch)*. New Jersey Institute of Technology. Disponível em: https://visualizinginfrastructure2011.files.wordpress.com/2011/09/kl-map12.jpg. Acesso em 06/03/2021.

Whitney Museum. *Hans Haacke Shapolsky et al. Manhattan Real Estate Holdings, a Real-Time Social System, as of May 1, 1971,* 1971. Whitney Museum of American Art, Nova Iorque, 2021. Disponível em: <https://whitney.org/collection/works/29487>. Acesso em 01/02/2021.

Wikimedia. *Paris – Luftschiff über Eiffelturm. Commons*. Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris_-_Luftschiff_%C3%BCber_Eiffelturm.jpg>. Acesso em: 15/02/2021.

