



**MARIA GRACINDA SALVADOR FERREIRA**

**ANDAR A PÉ EM CAMPINAS: O PEDESTRE NO LIMIAR ENTRE  
O PÚBLICO E O PRIVADO.**

**UMA ANÁLISE DISCURSIVA**

**CAMPINAS**

**2013**





**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE ESTUDOS DA LINGUAGEM**

**MARIA GRACINDA SALVADOR FERREIRA**

**ANDAR A PÉ EM CAMPINAS: O PEDESTRE NO LIMIAR ENTRE  
O PÚBLICO E O PRIVADO.**

**UMA ANÁLISE DISCURSIVA**

Dissertação de mestrado apresentada ao Instituto de Estudos da Linguagem da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de Mestra em Linguística.

**Orientadora: Profa. Dra. Carolina María Rodríguez Zuccolillo**

**CAMPINAS**

**2013**

**iii**

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Estudos da Linguagem  
Teresinha de Jesus Jacintho - CRB 8/6879

F413a Ferreira, Maria Gracinda Salvador, 1955-  
Andar a pé em Campinas : o pedestre no limiar entre o público e o privado.  
Uma análise discursiva / Maria Gracinda Salvador Ferreira. – Campinas, SP :  
[s.n.], 2013.

Orientador: Carolina María Rodríguez Zuccolillo.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de  
Estudos da Linguagem.

1. Áreas de pedestres - Campinas (SP). 2. Calçadas. 3. Análise do Discurso.  
4. Linguagem. 5. Espaço urbano. I. Rodríguez Zuccolillo, Carolina María, 1964-. II.  
Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Estudos da Linguagem. III.  
Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em outro idioma:** Walking in Campinas : the pedestrian in the threshold between public  
and private. A discursive analysis

**Palavras-chave em inglês:**

Pedestrian areas - Campinas (SP)

Sidewalks

Discourse Analysis

Language

Urban space

**Área de concentração:** Linguística

**Titulação:** Mestra em Linguística

**Banca examinadora:**

Carolina María Rodríguez Zuccolillo [Orientador]

Claudia Regina Castellanos Pfeiffer

José Horta Nunes

**Data de defesa:** 26-08-2013

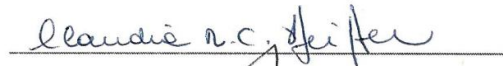
**Programa de Pós-Graduação:** Linguística

BANCA EXAMINADORA:

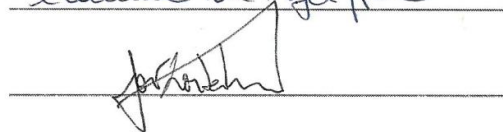
Carolina Maria Rodríguez Zuccolillo



Claudia Regina Castellanos Pfeiffer



Jose Horta Nunes



Suzy Maria Lagazzi

\_\_\_\_\_

Marcos Aurélio Barbai

\_\_\_\_\_

IEL/UNICAMP  
2013



## RESUMO

Nossa pesquisa se inscreve na perspectiva teórico-metodológica da Análise do Discurso materialista, na área Saber Urbano e Linguagem, e tem como objetivo compreender o movimento nas calçadas da cidade de Campinas, vistas como objetos de discursos e afetados pelas fronteiras entre o público e o privado. Para tanto, tomamos a cidade como objeto de análise, considerando-a como um lugar simbólico que produz sentidos, a partir de sua materialidade peculiar, conceito que afeta tanto o campo dos estudos da cidade quanto o do discurso. Nossa questão, aqui, é a de que há uma linha tênue de fronteira entre público e privado nas (novas) práticas das calçadas, diante dos obstáculos que aparecem nesses espaços, destinados ao pedestre, à sua mobilidade e movimento, redefinindo, hoje, seus modos de ocupação e de circulação. Procuramos refletir e discutir de que maneira as contradições e transformações sócio-históricas, relacionadas a esse par público/privado, podem ser fatores relevantes no estudo das produções de um determinado espaço urbano, tanto do ponto de vista de sua composição arquitetural quanto da mobilidade e da experiência cotidiana dos cidadãos. Para tanto, foi necessário determinar a natureza da relação entre linguagem/sujeito/mundo, entendendo este último como espaço de vida numa forma histórica, a cidade, entre outras possíveis para ele. Assim, estudar a cidade como espaço simbólico, constituído pela linguagem, nos levou a atribuir à materialidade da língua um estatuto central na decorrência de que sujeito, sentidos e espaço resultam do mesmo processo simbólico e que existe entre eles uma relação constitutiva. Trabalhar nessa dimensão nos permitiu analisar a produção do espaço como um processo articulado entre os que o concebem e administram, bem como os que percebem esse mesmo espaço, suas ambiências, nas relações cotidianas, nas suas experiências de locomoção, no nosso caso, as calçadas, todos inscritos numa memória comum que relaciona, na contradição, todos os gestos que participam de sua produção. Considerando todas as contradições que envolvem esse recorte urbano, que já é um recorte da rua, percebemos que a alguns lhes é permitido utilizar e usufruir deles, até mesmo com a permissão dos aparelhos do Estado, a outros, lhes é interdito, não restando senão um canto qualquer debaixo de uma marquise ou a inevitável opção de se projetar para a rua, para a avenida, concorrendo com os automóveis, para poder caminhar e seguir ao seu destino, pois as calçadas surgem interditas àquele que, de direito, deveria usufruir delas.

**Palavras-chave:** Cidade, Calçadas, Análise do discurso, Saber urbano e linguagem, Ambiências Urbanas.





## ABSTRACT

Our research is in the field of theoretical and methodological perspective of materialistic discourse analysis, of Urban Knowledge and Languages, and aims to understand the movement on the sidewalks of the city of Campinas, seen as objects of discourse and affected by the boundaries between public and private. Therefore, we take the city as an object of analysis, considering it as a symbolic place that makes sense, from its quirky materiality, concept that affects both the field of city studies as of discourse. Our point here is that there is a fine line boundary between public and private in the (new) practices of the sidewalk, towards the obstacles that appear in these spaces intended for pedestrian to their mobility and movement, redefining, today, their ways of occupation and circulation. We seek to reflect and discuss how the contradictions and socio-historical transformations, related to that public / private pair, may be relevant factors in the study of the production of a particular urban space, both from the point of view of its architectural composition as of its mobility and everyday citizen experience. Therefore, it was necessary to determine the nature of the relationship between language / subject / world, understanding this latter as a living space in a historical form, the city, among others possible for it. Therefore, studying the city as a symbolic space, constituted by language, led us set to the language materiality a central statute in the result that subject, senses and space derive from the same symbolic process and that there is a constitutive relationship between them. Working at this scale allowed us to analyze the production of space as an articulated process between those who conceive and administer it, as well as those who notice that same space, its ambiances, in everyday relations, in their locomotion experience, the sidewalks in our case, all inscribed in a common memory that connects, in contradiction, all the gestures that participate in its production. Considering all the contradictions surrounding this urban cut, which already is a cutout from the street, we noticed that for some are allowed to use and enjoy them, even with the permission of the State apparatus, for others it is forbidden, nothing left but a corner under a marquee or the inevitable option of protrude into the street, the avenue, competing with cars to be able to walk and follow to his destination, because the sidewalks arise interdicted to him that, in law, should enjoy them.

**Keywords:** City, Sidewalks, Discourse Analysis, Urban Knowledge and Language, Urban Ambiances.



## RÉSUMÉ

Notre recherche s'inscrit dans la perspective théorique et méthodologique de l'analyse du discours matérialiste, dans le champ Savoir Urbain et Langage et vise à comprendre le mouvement sur les trottoirs de la ville de Campinas, considérés comme des objets de discours et affectés par les frontières entre le publique et le privé. Par conséquent, nous avons pris la ville comme l'objet d'analyse, la considérant comme un lieu symbolique qui produit de sens, à partir de sa matérialité particulière, qui affecte à la fois le champ des études de la ville et celui du discours. Notre question ici est qu'il y a une limite fine entre le publique et le privé dans les (nouvelles) pratiques des trottoirs devant les obstacles qui apparaissent sur ces espaces, destinés aux piétons, à leur mobilité et mouvement, en réédifiant aujourd'hui leurs modes d'occupation et de circulation. Nous cherchons à réfléchir et à discuter de quelle façon les contradictions et les transformations socio-historiques, liées à cette paire publique/ privé peuvent être des facteurs importants dans l'étude de la production d'un espace urbain particulier, tant du point de vue de sa composition architecturale comme de la mobilité et de l'expérience quotidienne des citoyens. Par conséquent, il a été nécessaire de déterminer la nature de la relation entre langage/sujet/monde, en comprenant ce dernier comme l'espace de vie dans une manière historique, la ville, parmi d'autres possibles pour lui. Ainsi, étudier la ville comme un espace symbolique, constitué par le langage, nous a conduit à assigner à la matérialité de la langue un statut central dans un résultat de que sujet, sens et espace proviennent du même processus symbolique et qu'il y a parmi eux une relation constitutive. Travailler à cette échelle nous a permis d'analyser la production de l'espace comme un processus articulé entre ceux qui le conçoivent et l'administrent, ainsi que ceux qui perçoivent le même espace, leurs ambiances, dans les relations quotidiennes, dans leurs expériences de locomotion, dans notre cas, les trottoirs, tous inscrits dans une mémoire commune qui rapporte, à la contradiction, tous les gestes qui participent à sa production. Compte tenu de toutes les contradictions qui entourent cette coupe urbaine, ce qui est déjà une coupure de la rue, nous avons remarqué que certains sont autorisés à l'utiliser et d'en profiter, même avec la permission de l'appareil d'Etat et à d'autres ils sont interdits, en ne le laissant qu'un coin sous un chapiteau ou l'option inévitable de se projeter à la rue, à l'avenue, en concurrence avec les voitures, pour être capable de marcher et d'aller à leur destination, car les trottoirs sont interdits à ceux que, dans la loi, devraient en profiter.

**MOTS-CLÉS:** Ville, Analyse du Discours, Savoir urbain et langage, Ambiances Urbaines.



## SUMÁRIO

PRINCIPIANDO.....	1
UM OLHAR DISCURSIVO PELOS VÃOS DA CIDADE .....	7
A CIDADE SENSÍVEL - AMBIÊNCIAS .....	29
Ambiências, uma questão estética .....	38
Ambiências e linguagem .....	43
ANDAR A PÉ: UM MODO DE SE DESLOCAR .....	51
Caminhar: uma travessia do mundo .....	57
No corpo da cidade: o corpo .....	61
Passos na cidade.....	64
VÃOS DA CIDADE: AS CALÇADAS.....	67
Passeando pela História.....	74
AUTORRETRATO.....	91
O olhar em movimento: a fotografia.....	94
A questão.....	99
Rompendo com o passo.....	101
Pelas alamedas do meu jardim.....	111
FINALIZANDO.....	119
REFERÊNCIAS.....	125



Aos meus filhos,  
*Bárbara, Thales e Renan,*  
amor incondicional.

"Me fizestes ver a claridade do mundo e a possibilidade da alegria. Me fizestes  
indestrutível, porque 'convosco' não termino em mim mesmo".

Pablo Neruda





## AGRADECIMENTOS

À Carolina Maria Rodríguez Zucolillo, minha cara orientadora, pela confiança, por ter acreditado na possibilidade deste trabalho, pelas aulas, pelas conversas, pelas risadas, pelos desesperos dos prazos, pela França, minha eterna gratidão.

À Unicamp, através do Instituto dos Estudos da Linguagem - IEL, pela oportunidade do retorno aos bancos acadêmicos, para mais uma aventura pelo mundo do conhecimento.

Aos professores Claudia Regina Castellanos Pfeiffer e José Horta, por me concederem a honra de comporem a banca examinadora e pelos comentários, sugestões e orientações dados no exame de qualificação.

Aos professores Suzy Maria Lagazzi e Marcos Barbai, por aceitarem a suplência na banca, pelas aulas, pelos conhecimentos transmitidos, pela simpatia e sorrisos sempre presentes.

Ao professor Jean-Paul Thibaud, pela valiosa orientação e indicação de leituras, por me obrigar a todas as quintas-feiras entregar um texto escrito para discussão, coisa com a qual várias pessoas não se conformavam, pois eu estava na França e deveria passear, não ficar lendo e escrevendo tanto. Mas, o frio intenso era muito convidativo à leitura, à escrita e à reflexão, principalmente para quem vinha de outro sonho feliz de atmosfera.

À toda equipe do Laboratório Cresson da Ecole Supérieure d'Architecture de Grenoble, pela gentil acolhida, atenção e simpatia.

Aos professores Eduardo Guimarães, Suzy Lagazzi, Claudia Pfeiffer, Mônica Zoppi Fontana, Carolina Maria Rodríguez Zucolillo, Jean-Marie Fournier, pelas aulas e conhecimentos transmitidos, pelos papos, cafés, risadas pelos corredores do IEL.

Aos meus pais, por terem me apoiado nessa jornada, pela ajuda sempre presente nos momentos difíceis.

À Maria Inês Berloff, pela amizade, pela convivência na divisão do cafofo, pelas bobagens ditas, pelas risadas em conversas intermináveis, pelas omeletes, cervejas, discussões pseudofilosóficas da vida, pelas caronas a Sampa, por ter compactuado comigo o sequestro do Sushi, que passou a quebrar tudo dentro de casa e a nos levar passarinhos como troféu. Pela ajuda na juntada de documentos para a bolsa da França, pela confiança na divisão da escrita do material pedagógico do Mackenzie.

Ao Ricardo Vulto, o campineiro mais gente fina que conheci, meu querido amigo, irmão de coração, simplesmente, isso. Tudo o que eu aqui disser não será suficiente para agradecer o ombro sempre disponível e as palavras preciosas em tantos momentos de desespero, de tristeza e de solidão. O carinho, a atenção, os conselhos, os debates filosóficos e as trocas de ideias sobre tudo e qualquer coisa me são inestimáveis. Dizem que o nome disso é amizade sincera ! Realmente, eu não duvido !

Ao Edicarlos de Aquino, meu querido amigo, pela amizade, pela confiança em tomar o meu chá de gengibre, limão e mel, para curar a sua gripe, pelos dramalhões acadêmicos, pelas dicas de músicas, vídeos e filmes, sempre excelentes. Mas, principalmente, pela companhia no cafofo, quando vinha da capital do país para a singela província.

Ao Guilherme Adorno Oliveira, pela amizade, pela paciência em ouvir as minhas lamúrias desesperadoras sobre o entendimento da Análise do Discurso, coisa que me pareceu, muitas vezes, de outro mundo, e por todas as tentativas em me explicar essa difícil teoria. Por ter sugerido o bolinho de chuva com morango que, mesmo amorfo, ficou muito gostoso.

A todas as minhas queridas amigas do Mato (Grosso), pela amizade, pelo carinho, pela confiança na escrita de seus 'résumés', pelas conversas no campus, no carro, na mesa de bar, pelas risadas e bobagens ditas para aliviar o peso da responsabilidade acadêmica: Silvia, Maristela, Nilce, Sandra, Águeda, Elisete, Joelma, Gleide, Rosimar, a saudade é bem grande.

Ao Massimiliano Bellarte, o italiano mais brasileiro que conheço, pela aparição na contramão do tempo, pelas conversas de pé de página, sem hora para acontecer, regadas a vinho, filosofias, elocubrações, sentimentos, sensações, inspirações, descobertas, textos e poesias, que foram (e ainda são) responsáveis pelo preenchimento de horas de solidão e de desesperanças. E, mais, por tudo o que ainda há de ser descoberto, já que nada se finda em nós mesmos, pois, na movência do tempo, somos eternos em cada segundo - "eterno é o que não tem fim".

Ao meu querido Fabio Carvalho, que a mim confiou o seu aprendizado de francês e que cismou que eu tinha que pular a catraca do metro, quebrada, em Paris. Por não ter me deixado ser enganada sozinha por um italiano maluco, naquele fim de tarde parisiense - podíamos pagar com o casaco. Pela amizade, pelas dicas de condicionamento físico, que jamais fiz, pelos textos, músicas, poesias francesas, pelo socorro com o computador e com os insetos indesejáveis que cismavam, de vez em quando, em visitar o cafofo.

Aos eternos mestres, senhores da palavra, Mia Couto, Fernando Pessoa, José Saramago, Carlos Drummond de Andrade, Florbela Espanca, Lya Luft, Adélia Prado e tantos outros que me aliviam das dores do mundo.



## **POEMA MESTIÇO**

escrevo mediterrâneo  
na serena voz do Índico

sangro norte  
em coração do sul

na praia do oriente  
sou areia naufraga  
de nenhum mundo

hei-de  
começar mais tarde

por ora  
sou a pegada  
do passo por acontecer

*Mia Couto*



Gosto de andar. Eu sou um andarilho, ando, ando e penso melhor andando. Daria uma entrevista mais brilhante se tivesse um outro andarilho ao meu lado com gravador.

Chico Buarque





## PRINCIPIANDO

---

*“(...) É uma cidade igual a um sonho: tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo. As cidades como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor do seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa (...). As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem o outro bastam para sustentar as suas muralhas. De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas.”*

*As Cidades Invisíveis, Ítalo Calvino.*

O interesse em estudar as calçadas, particularmente da cidade de Campinas, surgiu de um acontecimento singular que vivenciamos no Distrito de Barão Geraldo. No momento da travessia de uma via muito movimentada, ao chegar ao outro lado, não havia lugar para colocarmos o pé, pois, à nossa frente, desenhava-se um lindo jardim onde deveria, em princípio, haver uma calçada para que pudéssemos estar “a salvo”. O embelezamento destinado, pelo morador, ao espaço nos chamou a atenção, pois decorria de um gesto de ocupação que ultrapassava os muros da casa e se estendia para fora, abrangendo o local destinado ao pedestre – intervenção do privado no público. Fomos empurrados para o meio da rua, segregados pelo espaço que nos dizia que não poderíamos estar ali nem chegar perto – muro e jardim nos puseram para fora.

Pensamos, então, em como as coisas da/na cidade mudaram, pois, olhando para um passado não tão distante, as recordações desses espaços públicos nos remetem a um uso significativamente diferente dos que hoje em dia se dispersam pela cidade. A rua da infância, aquela que permaneceu na minha lembrança e na de tantas pessoas, não é a que hoje se mostra (re)significada em asfalto, iluminação, sinalização. Ela era de terra batida, cheia de buracos que empoçavam a água da chuva, para a alegria e felicidade de toda a criançada. Ali, naquelas piscinas barrentas, navegávamos nossos barcos de papel, “vivenciando” as mais emocionantes

aventuras com personagens fantásticos do imaginário infantil. Em dias secos, a rua tornava-se arena de jogos, desde o futebol, disputadíssimo, entre os times dos de chinelos e dos descalços, até a raquete, cujas bolas arremessadas tinham como endereço certo sempre uma vidraça vizinha, fato que ocasionava a fuga rápida e geral de todos os “atletas”.

Sem iluminação e de configuração geológica peculiar, raros eram os automóveis que se aventuravam por ela, o que nos deixava, à noite, num breu total, salvos, muitas vezes, pelo brilho da lua ou por algum motorista desavisado que por aí se arriscava. Nesses momentos, tínhamos, então, a luz rápida dos faróis do carro na escuridão da rua, flashes que nos permitiam ver os casais de namorados encostados aos muros que circundavam vastos lotes, emoldurados por várias árvores frutíferas, cujos aromas se espalhavam por todo o espaço. Outros fechavam terrenos baldios, por sobre os quais se vislumbravam muitos pés de mamonas que, aliados ao material bélico caseiramente confeccionado, o estilingue, eram munição mais do que suficiente para as “guerras” travadas na rua e nas calçadas.

Os folguedos infantis, como pular corda, brincar de roda, jogar amarelinha e as cadeiras tiradas para fora de casa, no final da tarde, transformavam os espaços da rua e das calçadas num lugar ímpar, onde o convívio acontecia diariamente. “*Se essa rua, se essa rua fosse minha*”, entoava a cantiga de roda, evocando esse fragmento da cidade, vão de passagem ladeado pelas calçadas da sociabilidade, conhecidas, também, em cada detalhe de suas frestas, nas rachaduras de seus muros, nos matinhos que cresciam por entre suas brechas. Pelo passo, desbravávamos esses sítios e com eles nos familiarizávamos, a ponto de, pensando neles hoje, correr o risco de romantizá-los, numa evocação saudosista. Segundo Gilberto Velho (1978, p. 41):

O meu conhecimento pode estar seriamente comprometido pela rotina, hábitos, estereótipos. Logo, posso ter um mapa, mas não compreendo necessariamente os princípios e mecanismos que o organizam. O processo de descoberta e análise do que é familiar pode, sem dúvida, envolver dificuldades diferentes do que em relação ao que é exótico.

As cidades cresceram “vítimas do progresso”, transfiguraram-se. As ruas ganharam asfalto, iluminação, acolhendo o automóvel, as calçadas perderam as brincadeiras infantis e as conversas de fim de tarde, passando a ser o limite do caminhar do pedestre. A cidade motorizou-se – a máquina, agora, impera.

Na lembrança, porém, a cantiga de roda ainda ecoa e a cidade, hoje, aquela da infância, ganhou novos discursos, é dita de outra forma, constituiu-se em novos sentidos, em

novos sujeitos. Na memória, o que foi pelo que está, no esquecimento do já-dito de um passado perdido na história, significado em novas formulações pela urgência da contemporaneidade. É esse esquecimento, fundamental no funcionamento do interdiscurso, que vai provocar a constituição de novos sentidos, “o retorno do mesmo em condições distintas com a memória” (ORLANDI, 2003), deslizamento por onde irrompem a cidade e seus espaços, polissemicamente constituídos em novos gestos de interpretação.

Assim, para partirmos em busca desses sentidos outros, tomaremos aqui a cidade sob o ponto de vista teórico da Análise do Discurso, a fim de abordarmos os processos de significação desse espaço e compreendermos o urbano através da linguagem, marcando, portanto, uma diferença em relação ao enfoque dado pelos estudos urbanísticos. Eis, então, outra maneira de se entender a cidade, pela perspectiva discursiva, aquela que toma o discurso como efeito de sentido entre locutores (PÊCHEUX, [1969] 2010), aproximando, segundo Orlandi (2004), “o sujeito, a história e a língua” em uma relação particular de significação.

Esses processos de significação aliam-se às relações de sentidos que surgem quando pensamos na articulação entre o tempo, o espaço, o sujeito e o corpo urbanos. Esses sentidos são formulados e circulam num processo complexo (in) visível na cidade, lugar material e estruturante do significante (verbal, não verbal), por onde transitam diferentes formas de linguagem, como: enunciados, cores, espessuras, volumes, sons, ruídos, cheiros, movimentos (ORLANDI, 2001, 2003, 2004).

Relacionadas entre si, essas múltiplas formas de linguagem configuram o tecido urbano, produzindo sentidos em gestos de interpretação (ORLANDI, 2004), nos quais as evidências desse espaço deixam de ser automáticas para os sujeitos da cidade. Errantes, tanto sujeitos quanto sentidos vão se constituindo no espaço urbano, nos seus entremeios, nos movimentos contínuos ou descontínuos em meio à quantidade, instrumentalizados pela linguagem, na cidade, espaço simbólico onde esses sujeitos se significam por condições de produção e memória específicas (op. cit.).

Esse lugar particular de reflexão produz, sob o olhar linguístico, deslocamentos em relação às demais disciplinas que falam sobre a cidade, pois as considerações linguísticas ancoram-se na teoria que “introduz o discurso como tecnologia de conhecimento de objetos sociais” (ORLANDI, 2003). Redefinido por ser, como afirma Orlandi (1999), sobredeterminado pelo urbano, o social, hoje, apresenta-se sob outras formas e outros efeitos de sentido e esse recobrimento irá interferir nas relações sociais nos espaços públicos configuradores da cidade e do urbano (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2002).

Ao considerarmos, atualmente, a cidade e os seus vãos, evocamos uma geometria significativa desenhada por ruas, calçadas, viadutos, avenidas, praças, por todos os seus espaços sociais públicos, nos quais a quantidade – aqui pensada discursivamente na relação sujeito-espaço-acontecimento – apresenta um caráter de “concentração”, em sua ligação com o urbano. Como “traço estruturante do urbano” (ORLANDI, 2001), então, a quantidade é “uma concentração apreciável de seres, objetos e acontecimentos em um mesmo espaço, com convergências e divergências entre suas unidades (seres, objetos, acontecimentos)” (ORLANDI, 2003) - uma grande porção de pessoas e de coisas no mesmo lugar e/ou no mesmo vão de passagem que, aliada ao movimento (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2003), fazem pulsar a cidade em suas vias de circulação. Inseparáveis, portanto, na constituição do espaço urbano, quantidade e movimento surgem para contemplar indagações da ordem de como habitar, fixar-se no espaço, de como circular por ele e de se encontrar nele, o que, segundo Rodríguez-Alcalá (ibidem), vai envolver questões jurídicas, econômicas, administrativas, políticas, técnicas, culturais etc, remetidas à instância ideológica.

Surgem na cidade, então, as calçadas, passarelas que se expõem a vários gestos de interpretação pela quantidade, pelos sujeitos, pelos sentidos, pelos usos, abusos e contra-usos, pela apropriação privada desse espaço, em sua gênese, público. Esse lugar, também por onde acontecem o movimento e a circulação, permite um momento de parada, de espera, de afastamento, de aproximação em meio à profusão urbana de pedestres confundidos e se confundindo a todo instante, através de seus compassados passos, pelo meio urbano. Estar sujeito na calçada é quotidianamente corporificar-se no corpo da cidade, circulando, caminhando, observando, divertindo-se, permanecendo, fixando-se, morando – pedestre, andarilho, habitante, morador no/do espaço – é andar a pé, por esses vãos significativos, servindo-se das diferentes modulações que o caminhar propicia, como o passo apressado ou o passo demorado da flanação, posições que se textualizam no espaço da cidade pelo caminhar, pelo deslocamento nas calçadas.

Sob essa perspectiva, ao eleger esses espaços específicos no tecido urbano, o passeio público, como recorte de análise, procuramos compreender a mobilidade nas calçadas da cidade de Campinas em sua constituição discursiva entre o público e o privado, esses locais de sociabilidade redefinidos, nos dias atuais, pela profusão de diferentes usos e apropriações, que interditam ou dificultam o acesso ao movimento e à circulação dos pedestres. Inscritas numa tênue linha divisória entre público e privado, as calçadas surgem, nos discursos que se

cruzam e se entrecruzam na cidade, como um espaço público (re) significado, que está perdendo o estatuto de “passeio público” que em gênese lhe fora imputado.

Território de diferentes destinos, as calçadas estão sendo identificadas pelas relações de ocupação que determinados sujeitos imprimem a esses espaços, quando, ao desenvolverem diversas práticas sociais e de linguagem, emprestam-lhes novas identidades. Zattar (2008) nos diz que, ao serem deslocadas de sua destinação primeira, tráfego específico para pedestres, as calçadas adquirem outras funções, atendendo o comércio e servindo para fins de utilidade pública e doméstica, fato que imprime novos valores e novas relações ao cotidiano dos sujeitos, determinando a natureza desse espaço particular: se público ou privado. Nas contradições dessa oposição, o fenômeno atual das calçadas aparece como um sintoma do esvaziamento do próprio sentido do público, ou seja, da "privatização" desse espaço, determinando uma linha tênue de fronteira entre eles.

A "invasão" das calçadas pelos obstáculos, que se encontram em toda sua extensão, e os novos destinos a elas atribuídos, instalam uma outra prática que confere uma tipologia de ocupação desses espaços, determinada por essas relações comerciais e domésticas. Em sua materialidade, essas interdições se evidenciam em equipamentos legais ou ilegais (não permitidos), sendo que na primeira categoria estão os postes de iluminação, de semáforos, telefones públicos, hidrômetros, para citar alguns, e na segunda se enquadram o comércio ambulante, jardins, entulhos, estacionamento de veículos, publicidade etc, funcionando como impedimentos e estabelecendo limites à passagem do pedestre.

De múltiplas características e finalidades, essa "invasão" das calçadas surge, assim, como prática comum nas grandes metrópoles, aparecendo, também, em cidades menores, como é o caso de Campinas, instaurando uma ordem diferente, que causa tensão entre os que andam por elas e aqueles que delas se apropriam, para fins comerciais e/ou particulares. Como as interdições possuem uma multiplicidade de destinos, a relação do pedestre com elas não é fixa nem estável, mas muda conforme a aproximação que ele estabelece com o obstáculo que se interpõe em seu caminho.

Essas interdições nas calçadas, que interferem significativamente no movimento, na circulação do pedestre, nos encontros, na sociabilidade possível nesses espaços, desembocam num modo distinto de organização da cidade em sua dimensão pública. Isso nos leva a questionar se esses espaços urbanos, criados especificamente para os pedestres, estão no âmbito do público ou do privado e quais os sentidos que por eles circulam, tomando-se por base essa relação. Essas questões apontam para o modo como o poder público “institui as

relações público/privado das calçadas, espaços compreendidos como territórios urbanos de sociabilidades languageiras que vão imprimindo formas de significação próprias às diversas práticas que as engendram” (ZATTAR, 2008).

Em *O mundo das calçadas*, Eduardo Yáziqi (2000) nos diz que a calçada é o espaço que interliga vizinhos, amigos e conflitantes, em usos e ocupações. Ela não é, então, apenas um lugar físico e geográfico, mas um espaço simbólico, que produz sentidos, que significa pela sua história, pela convivência, pelos conflitos que aparecem entre vizinhos, transeuntes, ocupantes e pela demarcação de um território, ao mesmo tempo, inserido entre público e privado – público, pela localização na espacialidade da cidade, e privado, pela reutilização que lhe é imposta. Nessas novas formas de compreender os direitos e os deveres relacionados ao espaço público das calçadas, como efeito da relação público/privado, o sujeito da cidade não fica apenas reduzido ao proprietário do imóvel, “mas se pensa o morador, o ocupante, o passageiro, o que não tem lugar, todos como sujeitos que vivem a cidade em diferentes condições” (ORLANDI, 2001).

Não somente vivem, mas também sentem a cidade, apreendem-na pela percepção sensível, mobilizando os cinco sentidos no momento do deslocamento pela urbe. A cidade sensível, portanto, emerge através da noção das ambiências urbanas (THIBAUD, 2004a), que leva em conta as sensações e os sentidos (o sensorial e o significativo), no momento em que se anda pela urbe, numa relação prático-sensível, que vai trazer um novo olhar para o modo de se considerar o deslocamento do corpo pelos espaços da cidade. Dessa forma, ao ser afetado pelas sensações e pelas significações, o sujeito irá responder tanto ao mundo vivido quanto ao mundo percebido, fato que nos interessa para estudarmos os sentidos que se constituem no movimento dos pedestres pelos vãos da cidade.

Assim sendo, nosso objetivo neste estudo será entender os modos como a linha divisória entre o público e o privado, condições de produção dos espaços urbanos e, em particular, dos espaços de deslocamento, trabalham na constituição da posição sujeito-pedestre, nos perguntando sobre quais os sentidos que circulam nas relações estabelecidas entre os obstáculos, colocados no trajeto das calçadas, e os sujeitos que se utilizam desses espaços – sujeitos que circulam pelos vãos, dentro, fora, no meio, sujeitos ao espaço e à margem das calçadas.

## UM OLHAR DISCURSIVO PELOS VÃOS DA CIDADE

---

*Nas cidades a vida é mais pequena  
Que aqui na minha casa no cimo deste outeiro.  
Na cidade as grandes casas fecham a vista à chave,  
Escondem o horizonte, empurram nosso olhar para longe  
de todo o céu,  
Tornam-nos pequenos porque nos tiram o que os nossos  
olhos nos podem dar,  
E tornam-nos pobres porque a única riqueza é ver.*

*O Guardador de Rebanhos, Alberto Caeiro.*

Vamos preambular um olhar discursivo sobre a cidade, espaço que se abre como um texto à leitura em gestos sempre novos de interpretação de sua história, contada através não só da arquitetura, mas também redigida em seus vãos, linhas narrativas, nas quais uma quantidade de milhares, milhões de sujeitos, traça suas vidas, seus enredos. As histórias dos sujeitos e a história da cidade permanecem numa memória que, diferentemente da lembrança, não se dissipa com a morte, mas permanece inconsciente e latente no interdiscurso, nos já-ditos que permeiam sua gente e seus espaços.

Quando nos aproximamos de uma cidade, percebemos, ao longe, seus vestígios traduzidos em torres de concreto, luzes, muros, portões, muralhas, fortalezas, que convocam a emoção, fenômeno que toma conta do corpo de todos que chegam. Segundo Raquel Rolnik (2012), a cidade é uma obra coletiva, fruto da imaginação e do trabalho articulado de muitos homens, implantada como uma segunda natureza sobre montanhas, rios, vales, planícies, planaltos, manufaturada com o auxílio de milhares de pedras geométricas.

A cidade nasce, continua a autora, com o processo de sedentarização, delimitando uma nova relação do homem com o seu meio circundante: para se fixar em um ponto e plantar, é preciso garantir o domínio permanente de um território. Como exemplo, Rolnik (op. cit.) cita o mito de Babel, que expressa a luta do homem por seu espaço vital, no momento de sedentarização. “O final da alegoria – a divisão irremediável dos homens em nações – direciona para a constituição da cidade propriamente dita. Esta será a cidadela, em guerra permanente contra os inimigos, na defesa de seu território.” Nesse sentido, portanto, temos que o outro da cidade não é o campo mas, sim, o nomadismo, já que ela, como fenômeno,

pode ser pensada a partir da questão do movimento: a cidade se constitui pelo assentamento, ou seja, concentra as sociedades que se fixaram naquele espaço.

A necessidade de gestão da produção coletiva e a organização social estão imbricadas na própria natureza da cidade, ao lado da impossibilidade de se separar a sua materialidade da sua existência política, emergindo dessa necessidade um poder urbano, autoridade político-administrativa encarregada de gerir a vida pública. Dessa maneira, desde suas origens, a cidade comporta diferenciação social e centralização de poder, o qual incide tanto internamente, para os vários grupos ou classes sociais particulares de cada cidade, quanto externamente, na conquista e organização dos territórios sobre os quais recai tal poder (ibidem).

Se tomarmos o par cidade/cidadão, veremos que ele reflete o recobrimento do imaginário urbano sobre os demais espaços e, também, sobre as relações sociais. Conforme escreve Rodríguez-Alcalá (2011), o cidadão é, em sua origem, “habitante da cidade”, mas, hoje, designa todos aqueles que estão sujeitos politicamente a um Estado, moradores da cidade, do campo ou de outros espaços, por exemplo, de uma aldeia indígena ou de uma sociedade nômade. Esse par nos revela que tanto os sujeitos quanto os espaços são significados, ao mesmo tempo, a partir de uma memória jurídica que irá configurar uma forma específica a essas sociedades e cidades, determinando mecanismos de identificação subjetivos e particulares.

A relação morador/poder urbano pode, segundo Rolnik (2012), variar infinitamente em cada caso, mas, certamente, desde sua origem, a cidade significa, ao mesmo tempo, um modo de organizar o território aliado a uma relação política. Assim, ser habitante da cidade envolve uma participação na vida pública, de alguma forma, mesmo que, em certos casos, esta seja simplesmente a submissão a regras e regulamentos.

Dos embrionários zigurates mesopotâmicos aos dias atuais, prossegue a autora, as cidades se modificaram e, ao contrário das cidades antigas, as metrópoles contemporâneas não possuem mais muralhas externas para cercá-las, estendem-se ao infinito e não circunscrevem nada além de sua potência devoradora de expansão e circulação. Caracterizada pela velocidade, a cidade atual se dissolve em fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios. Assim, as zonas agrícolas aparecem absorvidas por estradas, vias expressas, periferias, subúrbios, distritos industriais, num frenético movimento de urbanização, que devora todos os espaços, urbanizando a sociedade como um todo, deixando de ser, o espaço da cidade, apenas um



conjunto restrito de edificações, para significar, mais amplamente, o seu predomínio sobre o campo. Esse ritmo incessante e a intensa concentração de habitantes – milhares, milhões (sinônimos do urbano) – se dispersam no movimento acelerado e constante de gente e máquinas, no calor dos encontros, na violência dos conflitos (ibidem). Hoje, não se está mais diante dos portões de uma cidade, mas, na maioria das vezes, dentro dela, espaço simbólico onde vivem os sujeitos: “O espaço é azul, pássaros voam dentro” (ORLANDI, 2003).

Tomada como objeto de estudo por diversas áreas do conhecimento, como o urbanismo, a antropologia, a sociologia, a cidade aparece definida, na perspectiva discursiva, na qual nos inscrevemos, como um “espaço simbólico, que tem sua materialidade e suas formas específicas de significar” (ORLANDI, 1999). Essa perspectiva, assumida na área *saber urbano e linguagem*<sup>1</sup>, convoca, de um lado, a noção de espaço, para se refletir sobre o funcionamento da linguagem e, de outro, a linguagem para se compreender o espaço (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2011), fazendo dela, segundo Orlandi (2004), um observatório dos fenômenos urbanos. Há, portanto, uma relação constitutiva entre o espaço, a linguagem e os sujeitos que o habitam (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2003), que faz com que a cidade seja considerada

não [...] um espaço vazio, mas [...] um espaço de interpretação, afetado pelo simbólico e pelo político, dentro da história e da sociedade. Espaço que tem sua materialidade, sua não transparência. Espaço administrado, institucionalizado, organizado, calculado. (ORLANDI, 2010, p. 05).

Esse espaço, nem absoluto nem vazio, é relativo aos sujeitos significantes que o habitam, que vivem em sociedades marcadas por relações de poder – consideradas como relações ideológicas -, as quais determinam tanto o habitante quanto o seu modo de habitar e de constituir esse mesmo espaço (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2002). Ao buscar as várias possibilidades de se simbolizar, o sujeito modifica o espaço da cidade e esta, por sua vez, através de suas múltiplas materialidades, demandando significação específica, intervém nos processos de subjetivação, fato que estabelece uma compreensão muito particular da relação dos sujeitos com o espaço, quando a cidade é tomada como lugar simbólico e de linguagem.

Como sítio simbólico, então, a cidade não é um meio determinado “naturalmente” (pela raça, pela geografia, por processos evolutivos, naturais), mas ela advém de um processo social, político e econômico que se dá na história, cujo trabalho simbólico e ideológico vem determinar as formas de sociabilidade. É um espaço particular que se coloca numa certa

---

<sup>1</sup> Desenvolvida no Laboratório de Estudos Urbanos - LABEURB, da Unicamp.

relação com sua exterioridade e com sua interioridade, tomado em oposição a outros espaços com os quais se relaciona, como o campo, uma aldeia indígena ou o território de uma sociedade nômade, aparecendo, através dessa relação, designado metaforicamente por palavras como cidade, campo, vila, espaço público, privado etc. Os sujeitos que nele moram são considerados, ao mesmo tempo, como animais “simbólicos e políticos”, vivendo em sociedades formadas através das relações de poder, caracterizados por possuírem linguagem, cuja constituição e relacionamento com o mundo se dá mediante essa capacidade (única) de simbolização que possuem (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2002).

Assim, considerada como um espaço político e simbólico, a cidade aparece como objeto de linguagem, constituída num processo discursivo, que tem na língua a sua base material, ou seja, o espaço e a língua se explicam numa reflexão mútua que visa, ao mesmo tempo, compreender como funciona e se constitui a sociedade que nele habita. Portanto, para entender a própria composição da realidade urbana e da sociedade, aliada ao modo como elas se articulam, há a necessidade de passarmos pela compreensão do funcionamento da língua na cidade e pelas formas materiais específicas desta última, além de determinar a natureza da relação entre linguagem, sujeito e mundo, este, porém, considerado como espaço de vida, em uma *forma histórica* específica (a cidade), dentre outras possíveis para ele (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2011).

A relação entre linguagem, espaço e os sujeitos que nele vivem estabelece-se num jogo intrincado de constituição, cuja abordagem vai se situar no cruzamento das ciências da linguagem, da sociedade e do espaço, produzindo, de maneira geral, deslocamentos no modo como essas disciplinas científicas tratam o funcionamento desses fenômenos e as ligações entre eles. Citando, como exemplo, a sociolinguística urbana, vamos aí encontrar uma *covariação* pressuposta entre linguagem e cidade, considerada esta última como fator geográfico (externo), entre outros distintos (subjetivos e sociais), determinantes da variação e mudança linguísticas, como nos diz Rodríguez-Alcalá (op. cit.).

Por sua relação constitutiva, sujeitos e linguagem são tomados e interpretados, pela Análise do Discurso, ao produzirem sentidos, como parte integrante de suas práticas sociais, sendo, assim, o discurso uma instância mediadora dessa relação, uma vez que não há uma ligação direta do homem com o mundo e com a linguagem, do ponto de vista da significação. Nesse papel mediador entre a palavra e a coisa designada, já que essa ligação não se processa termo a termo, tampouco diretamente, o discurso trabalha o mundo e as condições naturais de existência através do simbólico e do político, portanto, da ideologia, tornando-se esse mesmo

processo simbólico e político, pelo qual o sujeito e espaço se constituem, definidor do discurso (ibidem). Segundo Lagazzi (2003, p. 85):

Na nossa ansiedade de organizar e estabilizar o mundo é que imaginariamente colamos os sentidos às palavras, colamos as palavras às coisas. Somos mobilizados o tempo todo num jogo de imagens – imagens de quem somos, de quem são os outros, imagens do que pensamos, do que pensam os outros, do que queremos saber, do que queremos conhecer, enfim, imagens que se fixam como a realidade, fazendo-nos esquecer que as realidades são muitas e que o que as determinam são condições que escapam ao nosso controle e estabilizam percursos de sentidos, constituindo assim o que denominamos história.

Baseando-nos, então, na não existência de uma correspondência direta entre a palavra e o objeto designado, podemos pensar que essa relação é da ordem do metafórico e, tomando em questão a cidade, diríamos que as palavras que se referem a ela são metáforas, tanto da cidade quanto dos fatos urbanos. E, nessa medida, as palavras da cidade são sempre consideradas, em seu processo de constituição, a partir de uma posição específica, ou melhor, das formações discursivas que as definem. É nesse instante, portanto, que o “conceito de discurso intervém, como essa rede de sentidos construídos na/através da língua, pela qual o sujeito se constitui e se relaciona com o mundo, através da qual a vida social se torna possível.” (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2003).

Na determinação ideológica da vida social, a ideologia relaciona o sujeito ao seu espaço de vida, às suas condições materiais de existência, “relação política que se constitui na/pela linguagem, num processo que excede a consciência do sujeito.” (ibidem). Sem acesso direto à sua realidade, a aproximação entre sujeito e mundo (sendo este último significado através da linguagem) se faz por meio desse processo simbólico-político, no qual sujeito e espaço aparecem materializados na língua como realidades espaço-temporais da ideologia.

Dessa maneira, a relação constitutiva entre sujeito/linguagem/mundo, segundo Rodríguez-Alcalá (ibidem), permite pensar que, como diz Pêcheux ([1975] 2009), retomando Althusser, se as ideologias não são ideias, mas “forças materiais que constituem os indivíduos em sujeitos”, no mesmo movimento, elas fazem do espaço físico o espaço da vida humana, num processo em que sociedades e espaços se con-formam em/por um mesmo processo histórico, onde as formas de sociabilidade e as formas de espacialidade aparecem de modo indissociável. A própria configuração física do espaço recebe um estatuto específico, que permite compreender os processos históricos como um observatório de processos políticos e de significação, levando em conta a sua corporalidade espacial, que não se desata da corporalidade dos sujeitos, como afirma Orlandi (2004).

Nessa perspectiva, a língua, os sujeitos e os espaços são as instâncias nas quais a ideologia se materializa. Quando pensamos na língua, devemos considerar também as outras matérias significantes, não verbais, pois "as diferentes formas de linguagem, com suas diferentes materialidades, significam de modos distintos" (ORLANDI, 2007). E, como os sentidos não são alheios à matéria significante, também a relação dos sujeitos com os sentidos se exerce em materialidades diversas, que afetam o gesto de interpretação, dando uma forma peculiar a ele, como a música, a pintura, a imagem, a escrita, a cidade etc. O sujeito produz, assim, sentidos e gestos de interpretação da vida, cotidianamente, mesmo sem perceber que está interpretando (ou como está interpretando), num jogo contínuo com o simbólico (ORLANDI, op. cit.). Como diz Pêcheux,

O sentido de uma palavra, de uma expressão, de uma proposição, etc., não existe "em si mesmo" [...] mas, ao contrário, é determinado pelas posições ideológicas colocadas em jogo no processo sócio-histórico no qual as palavras, expressões e proposições são produzidas. (PÊCHEUX, [1975] 2009, p.190).

Assim, segundo o pensamento de Pêcheux, são as posições ideológicas, ou seja, "um conjunto complexo de atividades e de representações que não são nem "individuais" nem "universais", mas se relacionam mais ou menos diretamente às posições de classes em conflito umas com as outras" (PÊCHEUX & FUCHS, [1975] 2010), que determinam o sentido de uma palavra, expressão ou proposição, inseridas num processo sócio-histórico. Dessa maneira, esse sentido deriva de um jogo de relações que determina o que se pode dizer em uma certa época ou espaço social, sob condições de produção definidas historicamente, a que ele chamou de Formação Discursiva, como nos diz Fernandes (2008). Nesse caso, continua o autor, trata-se de explicar de que modo um enunciado aparece numa determinada época e as regras que o determinam, "como um dizer tem espaço em um lugar e em uma época específica".

O discurso, tomado como objeto de estudo pela Análise do Discurso, não é a língua, nem o texto, nem a fala, mas necessita de elementos linguísticos para sua existência material. Partindo desse princípio, falamos que o discurso remete a uma exterioridade em relação à língua e ao social, contemplando questões de natureza não somente linguística, mas processos sócio-históricos, ideológicos materializados nas palavras, quando estas são, ou não, pronunciadas. Assim, a língua aparece, no discurso, em sua forma linguístico-histórica, construindo a história e inserida nesta, para produzir sentidos. Pela análise discursiva,

evidenciam-se os sentidos do discurso, tendo em vista as condições sócio-históricas e ideológicas de sua produção, ou seja, as condições de produção que compreendem essencialmente os sujeitos, a situação social (FERNANDES, 2008) e, aqui, no nosso caso, o espaço. A relação constitutiva entre sujeitos/sentidos/espaço permite-nos pensar, segundo Rodríguez-Alcalá (2011), que o espaço físico é ideologicamente constituído em espaço de sociabilidade, em espaço de vida humana, que "sociedades e espaço se con-formam em/por um mesmo processo histórico, que as formas de sociabilidade são indissociáveis das formas de espacialidade" (ibidem).

O discurso, não sendo nem a língua e nem a fala, convoca-as para ter existência material, realizando-se por meio de uma materialidade linguística (verbal e/ou não verbal), ancorando sua possibilidade de realização em um ou vários sistemas elaborados (linguísticos e/ou semióticos). E, ao sair do especificamente linguístico, para se buscar compreender de que se constitui sua exterioridade, nos deparamos com um campo de contradições instaurado, no qual coexistem diferenças sociais e, se existem essas diferenças, há embates no social e no linguístico, pois o que marca as diversas posições dos sujeitos é a sua inscrição ideológica. Essas posições divergentes e contrastantes possibilitam a coexistência de diferentes discursos concomitantes, que geram conflitos e contradições, pois o sujeito enuncia a partir de sua inscrição ideológica, em um espaço sócio-ideológico e não em outro. Entretanto, tanto o social quanto o ideológico, que nos permitem falar em discursos, bem como o próprio discurso, têm existência na História e devem ser pensados em sua forma sócio-histórica de constituição (FERNANDES, 2008).

No processo discursivo, um conjunto de enunciados é produzido na dispersão de acontecimentos também discursivos, entendidos como sequências formuladas. Segundo Robin (1973), a partir de enunciados efetivamente produzidos numa determinada época e lugar, é possível entender as condições de possibilidades de discursos que esses enunciados compõem, levando-nos, portanto, a dizer que as transformações históricas nos permitem compreender a produção dos discursos, seu aparecimento em determinado momento e sua dispersão. Dizemos, então, que os efeitos de sentidos são produzidos entre sujeitos na interlocução e é dependente da inscrição ideológica da enunciação, do lugar histórico-social de onde se enuncia, ou seja, dependendo das posições ocupadas em sua materialidade e espacialidade, pelos sujeitos envolvidos, a enunciação tem um sentido e não outro (s).

O sentido de uma sequência só é materialmente concebido na medida em que se concebe esta sequência como pertencente necessariamente a esta ou àquela

formação discursiva [...] Trata-se de um “efeito de sentidos” entre os pontos A e B. [...] Os elementos de A e B designam algo diferente da presença física de organismos humanos individuais. [...] A e B designam lugares determinados na estrutura de uma formação social. (PÊCHEUX & FUCHS, [1975] 2010, p. 169).

Assim, esses lugares sociais, nos quais os interlocutores do discurso são colocados, através do jogo das formações imaginárias (Pêcheux), possuem uma espacialidade, têm uma materialidade espacial da qual são indissociáveis, onde o mundo a que a linguagem se refere também se constitui, permitindo à Análise do Discurso questionar a oposição positivista entre sujeito e objeto (RODRÍGUEZ -ALCALÁ, 2011). Nessa medida, ao propor uma reflexão sobre o que a autora (ibidem) chama de a *evidência do mundo*, estamos considerando-o não como um “cenário neutro e exterior”, mas como um espaço que se constitui na relação com os sujeitos e os sentidos, estabelecido como ponto fundamental das condições de produção do discurso, como dito anteriormente, no qual os processos de identificação subjetivos não acontecem no vazio, mas num espaço material, produzido historicamente (ibidem).

Vemos, então, que o lugar histórico-social, ocupado pelos interlocutores, se projeta no discurso como condições de produção deste, não se considerando esse lugar como a realidade física, mas como as representações ou posições sócio-ideológicas. Trata-se, portanto,

de alguma coisa mais forte que vem pela história, que não pede licença, que vem pela memória, pelas filiações de sentidos constituídos em outros dizeres, em muitas outras vozes, no jogo da língua, que vai se historicizando [...] marcada pela ideologia e pelas posições relativas ao poder (ORLANDI, 2009, p. 32).

As condições de produção compreendem, segundo Orlandi (2009), fundamentalmente, os sujeitos e a situação, tendo, também, a memória como elemento da produção do discurso, aqui tratada como interdiscurso, definido como

aquilo que fala antes, em outro lugar, independentemente. Ou seja, é o que chamamos memória discursiva: o saber discursivo que torna possível todo dizer e que retorna sob a forma do pré-construído, o já-dito que está na base do dizível, sustentando cada tomada da palavra. O interdiscurso disponibiliza dizeres que afetam o modo como o sujeito significa em uma situação discursiva dada.” (ORLANDI, 2009, p. 31).

Temos, então, pelas condições de produção, tomadas em seu sentido estrito, as circunstâncias da enunciação – o contexto imediato e se, consideradas em seu sentido amplo, elas incluem o contexto sócio-histórico, ideológico. Na aproximação discursiva entre sujeitos

e espaço, a linguagem é um “instrumento” (HENRY, 1994) que permite produzir os sentidos urbanos pelos sítios simbólicos da cidade (ORLANDI, 2010), nos quais esses mesmos sujeitos se significam em condições de produção e numa memória em que esses lugares se inscrevem, tornando-se unos, em suas inúmeras dimensões, o corpo social e o corpo urbano, numa aliança entre o corpo do sujeito e o corpo da cidade (ORLANDI, 2004). Pelos espaços citadinos, move-se o sujeito, em cujo corpo o “capital” está investido, tomando-se por base uma sociedade como a nossa, e a noção do “eu urbano” se formula historicamente nesse espaço habitado de subjetividade e de memória. Ao textualizar sua relação com os objetos simbólicos da cidade, esse sujeito produz sentidos, gerando uma realidade, cuja estrutura particular promoverá uma imagem histórica e textualizada do acontecimento urbano, que se apresenta através de seus vestígios e por onde nosso contato com os sentidos da cidade se estabelece na relação com esses espaços moventes e interidentitários, nos quais jogam incompletude e indistinção, segundo nos fala Eni Orlandi em diversos escritos (1999, 2001, 2003, 2004).

Cruzam-se todas as determinações definidoras do sujeito, do espaço de vida, nesse pano de fundo, que é a cidade, a qual, como num caleidoscópio, se constitui por fragmentos móveis articulados em prismas de significação, refletidos num jogo de espelhos, por onde o olhar vê um número infinito de combinações de imagens, que se justapõem, se sobrepõem, se misturam, se fundem (ORLANDI, 2003). Nesse movimento do olhar em todas as direções, a cidade é tomada pela impressão imaginária de totalidade, quando, em contrapartida, o que temos são fragmentos, “flagrantes (flashes), vitrines, sentidos em trânsito” (ORLANDI, 2004), apreendidos como efeito da vontade de se ter uma “paisagem” apresentada como um conjunto abrangido e abrangente do olhar, que se mostra como totalitário, organizado e organizador do urbano. “A materialidade da cidade des-organiza esse lugar totalizador e, obrigando ao percurso/movimento, nos disponibiliza para outra apreensão de sentidos” (ibidem), aparecendo o próprio espaço e a configuração urbana como partes dessa significação.

A cidade, então, “(...) não pode mais ser captada e estudada como uma totalidade” (VELHO, 1978), mas como um caleidoscópio composto por prismas de significação, que se esbarram e se modificam em cada sentido constituído em sujeitos distintos, inscritos em diferentes formações discursivas, transitando por seus vãos, nas calçadas, no meio da rua, nas avenidas, atravessando em faixas, em meio aos carros, no asfalto, permanecendo sob marquises, olhando vitrines, refletindo-se, multiplicando-se (ORLANDI, 2003). Indivíduos

tangenciando indivíduos, heterogeneidade padronizada movimentando-se pelas vias da cidade, individualidades que se dispersam pela mobilidade de seus passos em meio a tantos outros cidadãos concentrados no mesmo vão de passagem, imaginariamente o lugar do cidadão, daquele que vive na cidade, que anda por seus espaços, que nela habita, que se assenta, que cria raízes, que clama pelo seu “droit de cité”, que procura na cidade constituir-se, significar-se como sujeito, buscando seu lugar no tecido urbano. Sujeitos produzindo sentidos, significando-se e significando o outro nesses vãos da cidade – pedestres, ambulantes, pedintes, apressados, idosos, motoristas, desocupados, andarilhos, *flâneurs* – posições determinantes de quem pode estar dentro e de quem está fora desses espaços.

Para tanto, consideramos os sujeitos como seres históricos, determinados pelas condições políticas, econômicas e culturais das sociedades em que vivem, as quais lhes imprimem uma forma específica, ou forma-sujeito, como afirma Pêcheux, ao retomar Althusser. Não são, portanto, os sujeitos, pura essência natural e imutável, mas, sim, constituídos historicamente, cuja forma particular (forma-sujeito), nas sociedades capitalistas ocidentais, é a forma sujeito jurídico ou sujeito de direito, correspondendo ao imaginário de cidadão moderno, oposto, por exemplo, ao sujeito religioso medieval. A realidade humana, portanto, corresponde a decisões políticas (não conscientes) que atendem a interesses sociais específicos, e não a desígnios naturais (ou divinos), independentes do alcance e da vontade dos sujeitos, decisões essas contingentes, que podem mudar, se transformar, como o faz a própria história (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2011). Como propõe Rodríguez-Alcalá, da mesma forma que os sujeitos se constituem historicamente, também o espaço se estrutura ao longo da história de maneira particular, possuindo uma *forma* específica que, atualmente, é a cidade, a qual recobre as outras e sobredetermina o social, nas palavras de Orlandi (1999).

Esse espaço singular, a cidade, pulsa por seus espaços-vãos, artérias e veias que constituem o tecido urbano por onde se transita a pé ou motorizado. Vãos que recortam ao mesmo tempo esse espaço, que eles próprios constituem, desenhando-o geometricamente em quadriláteros, triângulos, círculos, circulando, circundando, retangularizando a cidade, que se corta e se recorta por ruas, viadutos, elevados, praças, avenidas, calçadas, calçadas – estas últimas destinadas, em sua gênese, àqueles que vão a pé por esse vão de significação produzido pelos sentidos do pedestre. As calçadas são um espaço constituído como “público”, *passoio* por onde o *público*, que se locomove a pé, deve passar, para se distanciar da rua, destinada, atualmente, apenas aos veículos motorizados.



Elas são vãos no vão da cidade, brechas que hoje determinam o lugar do caminhar, mas que surgem também como um local onde muitos expõem à observação pública a sua intimidade, mostrada através de uma cama desfeita como se fora a privacidade de um quarto de dormir. Vestígio de quem se fixa em lugares públicos, nesses espaços destinados à circulação, lugar de sociabilidade, de encontros, de estar junto, realizando neles atividades íntimas de toda sorte. Segundo Rodríguez-Alcaá (no prelo), isso gera uma tensão tanto em relação às normas de sociabilidade estabelecidas quanto em relação à própria questão do movimento, do deslocamento por essas áreas, além de ser um sintoma da dissolução de fronteiras entre o público e o privado, advinda de problemas sociais, políticos e econômicos de maior amplitude.

O espaço fala em seu próprio silêncio (ORLANDI, 2010), através dos seus obstáculos, dos seus pormenores, de quem passa, de quem fica à vista de todos, de quem se fixa, onde e como se fixa. Um maltrapilho sentado na calçada nos causa estranheza, porém nada precisa ser dito para que em muitas pessoas seja acionada a dificuldade de ignorá-lo ou até a propensão de lhe dirigir a palavra, pois, mesmo quando ignorado, algo gritante terá sido dito por ele naquele lugar, sem o uso da palavra. Está lá essa pessoa se significando/ sendo significada nesse espaço, constituindo sentidos que nos levam a pensar que ela precisa de ajuda ou de que é uma ameaça, de acordo com a posição de quem o observa. Se pedinte, podemos desviar o olhar para não dar esmolas, mas o simples fato de sermos sujeitos simbólicos e de linguagem basta para que muitos se sintam obrigados a justificar, para si mesmos, a escolha que fazem.

Esse sujeito esfarrapado passa a ser visto, desse modo, como um "personagem" que gera conflito, levando-se em conta a incursão do domínio privado no público e as "consequências que isso provoca na configuração material e humana do espaço", conforme nos diz Rodríguez-Alcalá (no prelo). Como, então, devemos considerar esse sujeito diante da ordem urbana, associada ao assentamento e ao fixar-se, que define o que conhecemos como cidade? O problema que se coloca de imediato é o de como significar a circulação desse sujeito pelos espaços da cidade, pois, tecnicamente, ele se insere na definição de pedestre - aquele que se desloca a pé. Essa é uma questão não evidente (ibidem), quando pensamos no pedestre, no passeio, no ócio, associados à imagem moderna do flâneur, mesmo porque esse pedinte, na grande maioria das vezes, é também um morador de rua, para quem a definição de morar não é evidente, quando se trata de "morar na rua" (ibidem).

Os múltiplos sentidos que se constituem pelos espaços urbanos dizem a cidade e esta se diz neles, se revela por/entre seus vãos de significação, rugas de passagem para o carro e o pedestre, sulcadas no chão, rasgando o tecido urbano com suas marcas significantes de lugares públicos, de aglomeração, de agrupamento. Tecido esse formado pelos entremeios de seus vãos entrelaçados na composição do espaço da cidade, que o urbano toma em seu discurso, recobrando o social, os encontros que aconteciam nos espaços públicos, raros hoje em dia, pois os sujeitos estão se fechando cada vez mais por detrás de muros.

Conforme escreve Orlandi (2004), quando se ergue um muro para separar um conjunto de casas das demais casas da cidade, estabelece-se um rompimento com a conjuntura anterior de significação e se inicia uma outra maneira de "relação entre os sujeitos sociais urbanos". Dessa forma, prossegue a autora, recortar assim o espaço público é configurar diferentes condições de produção de sentidos em sua materialidade. Esse gesto estabelece que os que estão do lado de dentro do muro são aqueles com os quais queremos conviver e os que estão do lado de fora, aqueles que se exclui, os *hostis*, os que oferecem algum tipo de ameaça.

Porém, nessa relação, o social acaba ficando indistinto, uma vez que não são todos os sujeitos do lado de fora que são "inimigos", confundem-se o "hostis" (inimigo) e o "socius" (o aliado), o que acarreta um início de restrição do espaço social. No âmbito do privado, também essas relações se indistinguem, já que nem todos os que estão do lado de dentro do muro possuem "o mesmo estatuto de vizinhança, de intimidade"(ORLANDI, 2004).

Ao se erguer o muro, portanto, está-se separando sujeitos de sujeitos, cidadãos iguais, mas que passam a ser tratados como ameaça, diminuindo grandemente o espaço de sociabilidade, afetando a própria noção de social, pois, dentro desse imaginário, as hostilidades implementadas acabam por fazer as pessoas realmente se "estranharem" (ORLANDI, 2004). O estranho, o dessemelhante, passa a ser a ameaça, o que acaba gerando um esvaziamento da vida pública e do sentido de civilidade, considerada aqui como o *savoir vivre* que regulamenta a sociedade, relacionando-se à cidadania e à sua institucionalização: a cidade (ORLANDI, 1999). Nesses contatos sociais negados, o sujeito acaba se significando como aquele "que se protege, que se distancia, que (se) nega (a) o outro: o *socius* (o aliado) é situado numa região que o indistingue do *hostis* (o estrangeiro, o forasteiro, o inimigo público), merecendo o mesmo cuidado" (idem).

Segundo Richard Sennett (1989), civilidade é "a atividade que protege as pessoas umas das outras e, ainda assim, permite que elas tirem proveito da companhia umas das outras" - é, também, "tratar os outros como se fossem estranhos que forjam um laço social

sobre essa distância social (ibidem). As exigências da civilidade, até o século XVIII, vividas pelo comportamento público, se confrontavam com as exigências da natureza, cujo receptáculo primeiro era a família. Os sujeitos deveriam se comportar com os estranhos de forma satisfatória, porém sem criar laços, mantendo uma certa distância e isso era o modo pelo qual o homem se tornava um ser social. Já no século XIX, continua o autor, os traumas do capitalismo fizeram com que os sujeitos procurassem se proteger de uma ordem econômica que ninguém entendia e, por conseguinte, o desejo de moldar a ordem pública foi se desgastando e, bem ao contrário, as pessoas procuravam se proteger contra ela em seu refúgio idealizado, possuidor de valor moral mais elevado que o âmbito público - a família. Dessa maneira, superpondo-se o imaginário privado sobre o público, os parâmetros morais para se medir a realidade social acabaram por se assentarem no íntimo e no psicológico e esta terminou despida de sua civilidade.

Em nossa sociedade, conforme nos diz Hanna Arendt ([1958]2010), a propriedade privada passa a ser equacionada com o bem-estar, transformando-se a própria sociedade numa organização de proprietários que vão procurar se proteger do público, no privado, a fim de acumular mais bem-estar, em lugar de demandarem acesso ao domínio público na busca desse bem-estar. Dessa forma, público e privado se esvanecem, pois o público acabou se tornando uma função do privado e o privado por ter se tornado a única preocupação comum (ibidem). Dessa maneira, os sujeitos se fecham cada vez mais atrás de muros e de cercas eletrificadas, afastando o “hostil”, o diferente, ameaça constante à sua “segurança”, tentando garantir, dessa maneira, na sua privacidade, a tranquilidade da vida que buscam diariamente no seu ir e vir constante, pelos lugares de circulação da cidade, geralmente, dentro dos seus automóveis.

Como um caleidoscópio de prismas significantes, a cidade surge pela explosão do olhar que se movimenta em várias direções, gerando fractais que permitem contemplar a geometria presente no cotidiano da cidade, como num jogo de espelhos refletindo imagens, do todo, do “fragmento”, do mesmo repetido em tantos outros, diferentes. É pelo olhar que a cidade se revela, como diz Fernando Pessoa, no poema em epígrafe:

(...)

*Na cidade as grandes casas fecham a vista à chave,  
Escondem o horizonte, empurram nosso olhar para longe de todo o céu,  
Tornam-nos pequenos porque nos tiram o que os nossos olhos nos podem dar,  
E tornam-nos pobres porque a única riqueza é ver.*

Segundo Orlandi (2004), "a cidade põe o olhar em movimento", portanto ao se fecharem as janelas das casas, a cidade desaparece, a riqueza de sua vista se esvai, porque o

olhar não mais a apreende, os olhos não mais a veem, seu horizonte se dissipa e nos tornamos pequenos e pobres diante da impossibilidade de vê-la, pois *"a única riqueza é ver"*. Trancados em casa, nos fechamos ao outro, ao diferente, ao público, não vemos nem somos vistos por ninguém. É através do olhar, então, que a cidade se mostra, se revela, se deixa pegar, refletir, transparecer, opaca em seus primas, vão significante em todos os seus vãos, horizonte de espaços, de quantidade e movimentos que pulsam em cores, ruídos, sons, odores, constituindo e significando seus sujeitos e seus lugares. Porém, a cidade se revela não só pela visão, como disse o poeta Fernando Pessoa, mas também por todos os demais sentidos, emerge como um ambiente sensível, através do sensorial significativo e simbólico que vai constituí-la através de suas ambiências.<sup>2</sup>

Reflexos geométricos na cidade, as calçadas aparecem como fractais, como espelhos da base urbana que as gerou, pois se observarmos o plano de uma cidade, notaremos que ela se constitui em formas geométricas de espaços públicos e privados. Os primeiros são destinados à circulação e aos encontros e abrangem as calçadas/praças, para os pedestres e as ruas/avenidas, para os carros. Segundo Rodríguez-Alcalá (no prelo), essa divisão da cidade "responde a modos de estar-juntos, relacionados aos próprios sentidos do que seja "público" ou "privado" e, dessa maneira, essa sua organização interna passa a responder às maneiras históricas que certas sociedades estabeleceram para se fixar, para se assentar, para circular no espaço, que também vão seguir normas de sociabilidade (idem). Se tomarmos as sociedades capitalistas contemporâneas, veremos que a distinção público/privado é fundante da sua organização, nos moldes da tradição ocidental, e essa distinção acaba por instituir uma memória que está presente na produção do espaço urbano, em suas mais diversas instâncias (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, no prelo).

As calçadas são, dessa maneira, multifaces do todo que criam uma "unidade" imaginária através, não só dos remendos do seu chão, mas de toda sorte de conflitos que nelas acontecem, espaço onde se lê o que está silenciado "e que paredes não conseguem vedar" (YÁZIGI, 2000). Conflitos que se categorizam, por exemplo, na economia informal, no impossível nivelamento e uniformização da pavimentação desses lugares de passagem, na construção de muros, que se elevam como resposta física à violência da cidade, dividindo-a em microcosmos, onde é possível residir, morar ou, simplesmente, usufruir de momentos de lazer, mas que acabam gerando mais violência, pois segregam, colocam para fora os

---

<sup>2</sup> Conforme estudos do professor Thibaud e a equipe do Laboratório Cresson, da Ecole Supérieure d'Architecture de Grenoble.

"diferentes", aqueles que "são uma ameaça", conforme reflete Orlandi em seus escritos sobre a cidade.

Ao sobredeterminar o social, na cidade, o urbano delega sentidos a ele, por onde se movem moradores de ruas, pedintes, pedestres, entulhos, buracos, camelôs, sujeira. Todos esses obstáculos, colocados no mesmo “balaio” de problemas, circulam, cotidianamente, pela cidade, sustentados numa memória única de interpretação. Esta, por sua vez, é estruturada através de um processo peculiar de dicotomia, que se produz, historicamente, nas formas utilizadas para se interpretar a cidade, cujos argumentos giram em torno da técnica e da estética – uns atrapalham o trânsito e a circulação, outros enfeiam a cidade -, deixando de levar em consideração a conflituosa constituição desse espaço (FEDATTO, 2007). O levantamento desses muros divisores é consequência desta sobredeterminação, confronto do simbólico com o político, gerando a verticalização das relações horizontais na cidade, espaço que deixa de ser linear e contíguo, para se apresentar hierarquizado socialmente.

Segundo Orlandi (2010), quando pensamos numa sociedade capitalista, devemos considerá-la sob duas formas: a verticalidade e a horizontalidade. Pela verticalidade, temos uma sociedade de classes, na qual existe a ilusão de ascensão social, através da educação, da disciplina, do esforço próprio, fatores que podem levar os sujeitos ao enriquecimento, galgando, dessa forma, os degraus que o conduziriam ao topo. Já a horizontalidade aparece como um modelo de representação social, no qual prevalecem as relações de lugares, isto é, ou o sujeito está dentro – coloca-se, tem seu lugar – ou está fora. Aqui, há o domínio das relações individualistas, da fragmentação, da urgência, onde o sujeito luta bravamente para ter um lugar qualquer (centro/periferia), sem a ilusão da possibilidade de ascensão social que, neste caso, desaparece completamente. A diferença social aparece, portanto, na impossibilidade de transposição, se efetua pela segregação e não mais pela discriminação e os sujeitos postos para fora (segregados) – marginalizados – passam a ser metonimicamente considerados, já que procedem de lugares (espaços) também marginais, à margem do centro urbano.

À tradição normativa do urbanismo, que revela uma necessidade premente de controlar e de organizar as cidades, junta-se o pensamento de Schaller (2001) sobre a mudança no modo de organização da sociedade. Para esse autor, quando a luta de lugares (*lutte de places*) se sobrepõe à luta de classes (*lutte de classes*), a horizontalidade aparece no lugar da verticalidade, através de um processo que desenvolve certa “cultura heroica do sujeito”, destinando cada um a construir e a se responsabilizar pelo seu próprio destino,

ficando, dessa maneira, as relações sociais significadas como uma série de provocações individuais. Para ele, faz-se necessário o confronto das possibilidades da produção conflituosa de sentidos para essas relações sociais, uma vez que o “viver juntos” pressupõe espaços de conflitos, de negociações, de oposições, de compromissos, através dos quais a visibilidade da ordem da cidade se faz ver (sentir) nas formulações de sua organização. Nessa medida, tomamos aqui o pensamento de Rancière (1996), para quem o “viver juntos” também pressupõe conflitos, uma vez que passa pela democracia que, para ele, nada mais é do que “um modo de ser do político que institui comunidades de um tipo específico, comunidades polêmicas que conduzem um litígio”.

Pelo movimento de verticalização, afirma Orlandi (2004), o *socius* e o *hostis* tornam-se indistintos, as diferenças aparecem na ordem categórica de níveis de dominação, fato que inviabiliza a convivência e as relações sociais (horizontais) de contiguidade. Orlandi (ibidem) acrescenta que essa verticalidade será refletida no espaço horizontal da cidade, estabelecendo fronteiras e separando regiões, nem sempre visíveis, mas que funcionam no imaginário sensível, segregando. Neste caso, a sociabilidade passa para a ordem do vigiado, do policiado, deixando de ser pensada como parte do social na história, mas, inserindo-se na manutenção do arranjo urbano no âmbito administrativo organizador da cidade.

Relações sociais são *relações de sentido* e estas estão, nessas condições, já preenchidas pela sobredeterminação do urbano. Não restam espaços vazios na cidade, sua realidade estando toda ela preenchida pelo imaginário urbano. Os sentidos do “público” já estão desde sempre suturados pelo urbano de tal modo que a cidade é impedida de significar-se em seus não-sentidos, os que estariam por vir, as novas formas de relações sociais, em nossos termos, novas relações de sentidos. (ORLANDI, 2004, p. 36).

Portanto, como espaço pleno, que não permite nem a falha nem o equívoco, onde tudo já está previamente delineado e definido, a cidade aparece significada sem que sejam levados em conta os modos sociais de produção de sentidos específicos a ela, que portam em si o imprevisível, o não-calculado, aquilo que não se reduz ao que já foi planejado. Somamos a isso o fato de que, na cidade, uma grande profusão de sujeitos significantes vive nela, quantidade que estrutura as relações sociais por esse espaço, lugar concreto, real, simbólico – historicizado – no qual essa mesma quantidade, demandada pelo simbólico e pelo político, funciona como causa e consequência e deve ser metaforizada (ORLANDI, 2004). E se metaforiza, segundo Rodríguez-Alcalá (2003), nos diferentes modos de nomear a cidade, tal como encontramos nas obras lexicográficas de referência, a saber, em *agrupamento humano* e

*aglomeração*: a primeira, termo mais genérico, aparece como uma metáfora da sociedade que indica que o homem é um ser gregário; a segunda vincula-se à noção de “excesso”, de “concentração” no espaço, massa densa de indivíduos, cujos movimentos e percursos são permanentemente dirigidos, questão que Orlandi (2001) considera como específica da cidade. Nela, portanto, nunca estamos sós, pois, conforme nos diz Rolnik (2012), morar nesse espaço implica viver de forma coletiva, ainda que o ser humano mais próximo esteja num veículo, no trânsito, ou atrás da parede do vizinho, sujeitos que são (no carro ou no apartamento) um fragmento de um todo, parte de um coletivo, da aglomeração.

A massa (aglomeração) se movimenta mediada por uma regulação de fluxos presente continuamente no cotidiano da cidade, através de semáforos e faixas de pedestres, filas nos terminais de ônibus, entrada social e de serviço nos edifícios etc, organizando e estabelecendo uma certa ordem na cidade, definindo movimentos permitidos ou bloqueando passagens proibidas (FEDATTO, 2007). Aliado à quantidade, ligado às formas de ocupação do espaço pelos habitantes, envolvendo tempo e duração, aparece, então, o movimento enquanto noção estruturante da cidade, como propõe Rodríguez-Alcalá (2003), as quais, associadas, permitem pensar em como são constituídos os diversos espaços, inclusive o urbano, e as relações que se estabelecem entre eles. Pelo movimento, surge como metáfora de cidade, a palavra *assentamento*, que coloca em questão uma condição do urbano, que é o fato de uma sociedade *se fixar* no espaço, ficando, assim, a cidade, em sua dimensão espacial, constituída por um agrupamento humano que se fixa. Porém, o campo também se assenta, mas a diferença entre eles, conforme Rodríguez-Alcalá (2003), reside na questão da quantidade – a cidade seria, então, receptáculo de maior quantidade - aglomeração. Nessa medida, portanto, o oposto de *cidade* não seria o *campo*, mas o (*semi*) *nomadismo*, isto é, sociedades que não se fixam no espaço de modo permanente, fato que possibilita dizer que “os diferentes espaços podem [...] ser pensados como “agrupamentos” que se fixam ou não (movimento), em caráter mais permanente ou provisório (tempo – duração), processo associado a uma maior ou menor aglomeração, concentração (quantidade)” (ibidem).

Tal definição leva em consideração as contradições, descontinuidades e recobrimentos, quando salienta a relação do espaço com sua exterioridade e com sua interioridade, seus lugares “dentro”, que implica o modo como os sujeitos habitam e vivem nele. Refletindo sobre a cidade em termos de legitimidade do sujeito – o habitante – temos que *cidadão* é uma metáfora de um espaço específico (a *cidade*), na instância jurídica, e *pedestre* surge como metáfora, também espacial, mas que leva em consideração o movimento,

a circulação, o modo como o sujeito circula pela cidade, remetendo-nos diretamente ao plano técnico, ou seja, só é pedestre aquele que se locomove a pé, e não de carro. É importante constatar que o sujeito é significado em sua relação com o espaço, e que isso está materializado na língua (no próprio léxico, nesse caso), o que permite compreender a afirmação de que língua/sentidos/espaço se constituem num mesmo movimento. Assim, as várias maneiras de nomear os sujeitos estão condicionadas por essa questão do movimento, pelo modo como se fixam no espaço (como *morador/invasor/proprietário/inquilino*), ou circulam nele, (*motorista/pedestre/passante/andarilho/transeunte*), nomeações que remetem a discursos diferentes, levando a questões de ordem jurídica, econômica, técnico-administrativa etc, social e historicamente elaboradas.

Associando a quantidade ao movimento, para Rodríguez-Alcalá (op. cit.), habitar o espaço da cidade vai se definir pelo modo como, diante da concentração que qualifica esse espaço, o movimento é produzido, significado, (im) possibilitado nas diferentes instâncias institucionais. É determinar a forma de se fixar, de circular e de se encontrar nesse espaço urbano concentrado/aglomerado: *casarão/casa/apartamento* (questão técnica de como se fixar, tendo em vista a concentração); *proprietário/sem-teto* (questão econômica (política) de como se distribui o espaço a ser ocupado na sociedade em que se concentra); *ruela/rua/avenida* (questão técnica de como se administra/possibilita a circulação frente à quantidade de fluxo de veículos); *rua/estrada/calçada* (questão técnica relacionada à circulação); *leis de trânsito* (questão jurídico-administrativa relacionada à circulação); *grade/muro/cerca/bolsão residencial/condomínios fechados* (questão técnica – que mobiliza questões jurídicas - relacionada ao modo de se fixar, impedindo (selecionando) a circulação (dos outros)); *“habite-se”* (questão técnica e jurídico-administrativa (municipal) relacionada a se fixar).

Assim, ao considerarmos as palavras da cidade, temos que as questões da quantidade e do movimento estão na base da constituição do espaço. Elas determinam o habitante e o habitar, significados através de um procedimento discursivo, no qual cada um dos termos, que diz a cidade, é metáfora do próprio espaço, do habitar e do habitante. Essa metáfora é produzida em processos parafrásticos que apontam para diferentes instâncias institucionais (jurídica, administrativa, tecnológica etc), oriundas de um trabalho simbólico e político, ou seja, discursivo. Ao levar em conta essas duas noções, para pensar o espaço urbano, vislumbramos sua diversidade num jogo de espelhos e de encaixes, marcado por recobrimentos, contradições e descontinuidades (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2002), prismas



que se espalham em novas significações, em produções de sentidos, em sujeitos, em formações discursivas e condições de produção para cada espaço, para cada movimento do andar, para cada obstáculo colocado no caminho, fractais recortados do mesmo, em arranjos contíguos no caleidoscópio da cidade – paráfrase e polissemia do espaço urbano.

Se em relação a seu exterior, o movimento permite caracterizar a cidade (enquanto assentamento permanente) em relação a seu Outro (o nomadismo), essa noção pode ser pertinente para se pensar sobre o interior do espaço da cidade, sobre suas divisões (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, no prelo). Nesse sentido, uma divisão histórica determinante das cidades, na chamada tradição ocidental, como já dito anteriormente, é aquela entre público e privado, que estabelece o modo específico como o espaço está constituído e distribuído entre os seus habitantes. Ou seja, uma parte dele destina-se , em caráter privado, ao morar, ao habitar, e uma outra, de caráter público, é compartilhada entre eles, ficando dessa forma, o sentido de público construído espacialmente, configurando-se como uma oposição ao privado, que inscreve os sujeitos de forma dual no espaço.

Isso aponta, segundo Rodríguez-Alcalá (op. cit), para a oposição casa/rua relacionada diretamente a público/privado, isto é, público se refere ao lugar por onde os habitantes circulam e se encontram, aquele onde eles se fixam, o privado, o lugar da família, da intimidade, tomando aqui em conta as sociedades capitalistas ocidentais. Mas, continua a autora, essa divisão não é evidente nem a única possível, já que há sociedades que não possuem essa distinção estruturante, como as sociedades tradicionais dos guaranis, que viviam antigamente em habitações coletivas, de grupos de várias famílias e sem divisões internas, colocando em jogo as noções de família e de intimidade, numa ordem totalmente diferente daquela existente na sociedade em que vivemos. Por serem coletivas as habitações, acabam por ficar indistintas as noções do que é privado e do que é público, pois a relação com o habitar é, aqui, de outra ordem.

A oposição público/privado é atravessada, ainda, por contradições, indistinções, disputas, mesmo nas sociedades que a tomam como estruturante. Isso se revela através das pichações nos muros das casas, dos moradores de ruas, dos ambulantes nas calçadas, do fechamento de ruas públicas por seus moradores, que chegam até a pedir a identificação de quem chega, através do documento de identidade, do gesto de alguns cidadãos em considerar a calçada (espaço público) como extensão de sua casa (espaço privado), construindo canteiros e jardins, que impedem a circulação dos pedestres. Todos esses acontecimentos desestabilizam essa oposição entre público e privado e a torna indistinta, sobreposta.

Em sua análise sobre a palavra *público*, Sennett (1989) atribui aos séculos XVII e XVIII, a intensificação da oposição entre público e privado, na Inglaterra e na França, quando as primeiras diferenças mostram o uso de público como aberto à observação de qualquer pessoa e de privado significando uma região protegida da vida, definida pela família e pelos amigos. O domínio do público abrangia uma quantidade enorme de pessoas, de grupos sociais variados e complexos (quantidade) que, irremediavelmente, entravam em contato nesse domínio de todos, onde, num espaço único de compartilhamento, os indivíduos se mesclavam na busca por seu direito de cidade. No final do século XIX, mudam-se os sentidos do par público/privado, graças à consolidação das revoluções burguesas e da ascensão do capitalismo industrial: enfatiza-se uma necessidade de se proteger contra o público, no âmbito privado, devido ao desgaste da vontade de se controlar e moldar a ordem pública. A figura do estranho é, portanto, ameaçadora e os sujeitos dificilmente conseguem sentir prazer nesse mundo de estranhos, que é a cidade cosmopolita, em decadência como fórum de vida pública, na qual a rua passa a ser vista como um espaço público moralmente inferior, em oposição à casa e ao trabalho, como espaços privados.

No espaço urbano saturado, a alteridade é neutralizada (ORLANDI, 2004). O dessemelhante, o estranho torna-se uma figura ameaçadora, esvaziando-se, assim, a vida pública e o sentido de civilidade, enquanto *savoir-vivre*, fator determinante da vida em sociedade e que se relaciona à cidadania e à sua institucionalização – a cidade (ibidem). Nessa negação dos contatos sociais, convertidos em violência, o sujeito social acaba por se significar como aquele que se protege, que se distancia, que (se) nega (a) o outro: o *socius* (o aliado) é situado numa região que o indistingue do *hostis* (o estrangeiro, o forasteiro, o inimigo público), merecendo o mesmo “cuidado” (op. cit.), transformando as ruas em espaços, de um lado sem sociabilidade (do trânsito e da circulação), de outro, representante de uma classe inferior.

A quantidade, portanto, circula e se movimenta pela cidade no entrelaçamento de ruas, calçadas, de toda sorte de vias de deslocamento, que se apresentam como pontos de ancoragem da espacialidade urbana. Colocando a contradição entre a organização urbana, veiculada através do discurso urbanista, e a ordem da cidade, que estabelece um espaço significativo para o sujeito, Orlandi (2003, 2004) nos diz que é possível se produzir um conhecimento sobre a cidade, tomando por base sua complexa constituição histórica, na qual aparecem aliados a cidade, o urbano e o social. A isto, adicionamos a relação sujeito/linguagem/mundo para podermos compreender os sentidos e os desdobramentos da

ordem (da cidade) na organização (urbana) no que diz respeito às calçadas, espaços públicos de circulação que se mostram hoje (re) significados por diferentes formas de usos e por gestos de apropriação os mais diversos.

No vão significativo da cidade, essas passarelas acolhem a quantidade em deslocamento, na qual a urbe se apoia simbólico-politicamente, pois não é possível pensá-la sem esses fractais metaforizados – o comum, o mesmo, o muito. Ao dirigir o nosso olhar para a cidade, no cotidiano da vida, deparamo-nos com um espaço forte que demanda interpretação constante, ou seja, para se compreender o seu funcionamento, é necessário atentar para o trabalho do político com o simbólico, no espaço urbano, seu modo de constituição e de trabalhar na cidade. Nas calçadas, essas vias em movimento entrelaçadas como vãos de passagem, procuramos as possibilidades do não-dito, do inesperado, do silenciado em seu processo de produção de sentidos.

Transitando pelos possíveis sentidos da cidade, Orlandi (2004) nos mostra vários aspectos que desestabilizam a necessidade de organização urbana. A materialidade simbólica da cidade, na prática capitalista, reduz-se à urbanização: é apenas certa discursividade urbanista que faz significar a cidade e o social. Assim, o comum, o mesmo e o muito, a quantidade significativa na/da cidade, não se metaforiza bem, pois o tempo urge, o espaço é entulhado, o outro é inimigo, transferindo, dessa maneira, o conflito, a diferença e o social para outros sentidos. Ainda segundo a autora, é essa metáfora mal sucedida que sustenta o imaginário de que um condomínio fechado, um bolsão residencial ou um shopping center trazem segurança. O muro que proíbe gera mais conflito, porque segrega, determinando quem pode e quem não pode estar ali, os bem-vindos e os mal-vistos, os que são postos fora, à margem, marginalizados.

Como ficam, então, significados os espaços públicos e as relações sociais? A cidade é vão significativo, dispersão de sentidos que deslizam de outros lugares, estabelecendo, no mesmo, a divergência. Uma nova possibilidade de espaço pela (re) significação da cidade abre-se, então, através de seus cidadãos, moradores, habitantes, transeuntes, pedestres – cidade em dispersão, lugar de significação para o sujeito. Sobre o real da cidade, Orlandi (2004, p. 69) escreve que

(...) há sempre movimento (do sujeito e do sentido). Sendo a cidade um projeto em movimento, a estabilização pode ser uma ruptura nesse movimento. Mas, ela pode também guardar seus traços. A partir desses sinais de ruptura seria então possível se interferir na organização urbana re-significando a ordem da cidade em suas

necessidades materiais concretas e não subtraindo a capacidade que tem o sujeito-cidadão de simbolizar e transformar.

Dessa maneira, nosso olhar encontra as calçadas entremeadas no tecido urbano e as tomamos como espaços tensos, onde o conflito do movimento e da subjetivação se textualiza. Esses espaços abrangem a intensificação dos sentidos de circulação da cidade pela concentração, interrupção, suspensão, aberturas, retornos, paradas, permanências, espaços de fuga (FEDATTO, 2007). No passeio público, os sujeitos permanecem, andam, fazem comércio, estacionam seus automóveis, num gesto de apropriação que leva em conta a relação entre público/privado. Diante dessas possibilidades de aproximação dos sujeitos com as calçadas e suas (in)apropriações, dificultando a circulação por esses espaços, nos perguntamos, então, quem os interdita e para quem eles são interditados? quem transita por eles e quem permanece neles? quem pode neles ficar? quem está dentro e quem está fora deles?

Considerando o prisma como o real da cidade, Orlandi (2003), a partir da sobredeterminação do social pelo urbano, assevera que esse espaço é a materialidade que intervém nos sentidos. Segundo nos diz Fedatto (2007), ao encará-lo, então, o sujeito se divide, muda de direção (difrata), atravessa-o e desvia (refrata), toca-o e retorna sobre si (reflete). As relações sociais são, portanto, determinadas pelos espaços urbanos, isto é, o que é relevante é a posição ocupada pelo sujeito na cidade, se ele faz ou não parte dela, se nesse espaço os sentidos dos sujeitos podem ser significados, sendo o simbólico a instância mediadora do olhar para esse real.

Esse olhar que a cidade põe em movimento apreende sua corporalidade espacial através de reflexos sensíveis que “são parte dos sentidos” e não algo que a eles se agrega. As diferentes formas de linguagem, com as quais os sujeitos se deparam frente à cidade – enunciados, cores, obstáculos, sonorizações, volumes, espessuras – são apreendidas pelos sujeitos através dos seus cinco sentidos, o que lhes proporciona uma experiência sensível do espaço, que se coloca no âmbito das ambiências.

## A CIDADE SENSÍVEL - AMBIÊNCIAS

---

*“[...]Um vestígio louro antecede-se no ar que se revela, e o azul cora palidamente através da bruma que se esfina. O começo do movimento rareia pelas ruas, destaca-se a separação dos peões, e nas poucas janelas abertas, altas, madrugam também aparecimentos. Os elétricos traçam a meio-ar o seu vinco móbil amarelo e numerado. E, de minuto a minuto, sensivelmente, as ruas desdesertam-se.*

*Vogo, atenção só dos sentidos, sem pensamento nem emoção. Despertei cedo; vim para a rua sem preconceitos. Examino como quem cisma. Vejo como quem pensa. E uma leve névoa de emoção se ergue absurdamente em mim; a bruma que vai saindo do exterior parece que se me infiltra lentamente.”*

*Fernando Pessoa, Livro do Desassossego*

### **Uma breve introdução**

Para abordarmos nosso objeto de análise, a questão do movimento do pedestre diante dos impedimentos nas calçadas da cidade de Campinas, inscritas numa tênue fronteira entre público e privado, gostaríamos de incluir, nesta reflexão, a noção de ambiência urbana, tal como é formulada nas pesquisas sobre a cidade sensível, desenvolvidas por autores como Jean-Paul Thibaud<sup>3</sup>. As discussões sobre essa noção podem nos trazer elementos importantes para compreendermos a materialidade específica do espaço simbólico, que é a cidade, tomada como objeto de discurso, perspectiva na qual se ancora nosso trabalho.

O interesse crescente pelo ambiente sensorial dos espaços habitados, atestado por várias publicações recentes, segundo o autor (ibidem), deve-se ao atravessamento da cidade contemporânea por inúmeras e profundas transformações da vida urbana, que redesenham sua

---

<sup>3</sup> Jean-Paul Thibaud é pesquisador, sociólogo, doutor em urbanismo e diretor do Laboratório Cresson, centro de pesquisas sobre o meio ambiente urbano e o espaço sonoro, na Ecole Supérieure d'Architecture de Grenoble, França. Nesse laboratório, o sociólogo centra seus trabalhos na ação do cidadão, nos sentimentos e no envolvimento do corpo como base para a ação, desenvolvendo as noções de percepção situada e ambiente sensível.

face e acompanham o surgimento de novos quadros da sensibilidade. A amplitude dessas mudanças, continua ele, é de tal ordem que culmina por substituir o termo “cidade” por “urbano”, este de maior conveniência, cada vez mais empregado para se referir a ela, além de suscitar novos modelos e perspectivas teóricas para explicitá-la. Atualmente, muitos estudos, sobretudo nas ciências humanas e sociais, dão acentuada atenção à paisagem, às sensações, ao corpo, às ambiências e a outros termos relacionados diretamente à experiência cotidiana dos cidadãos, considerando a ordem estética não como questão acessória ou coadjuvante, mas como uma das chaves do pensamento urbanístico atual (THIBAUD, 2010).

Baseando-se em vários estudos científicos dos campos da sociologia, da filosofia, da arquitetura, do urbanismo, Thibaud (ibidem) nos diz que essa perspectiva, na qual o corpo e os sentidos encontram o seu direito à cidade, ignora os estritos recortes disciplinares e vai se desenvolver cientificamente através de um vasto espectro, atestado por vários autores, que articula o sensível e o social, esboça uma história das sensibilidades, toma como parâmetros os espaços vividos, projeta a arquitetura pelos sentidos, revisita o lugar do sensível no pensamento filosófico ou desestabiliza a percepção ordinária por meio de desempenhos artísticos – e, acrescentamos, se constitui e se mostra pela linguagem. Em todos esses casos, a questão reside na inscrição em uma problemática da experiência que volta sua atenção particular ao registro sensorial, abrindo um conjunto de pistas entrecruzadas e complementares para desenvolver, no sentido largo do termo, uma “ecologia sensível” (ibidem) do mundo cotidiano, de tal modo que parecemos assistir a um movimento de fundo que surge para reconfigurar o atual mundo circundante.

Se tomarmos os incontáveis trabalhos sobre a cidade, encontraremos nesses textos uma tendência geral em colocar o sensível (na perspectiva discursiva, pensado como o material) como ponto de reflexão, nos quais aparecem proposições de ordem diversas que terminam por introduzir o corpo do habitante nas sensações urbanas, isto devido, principalmente, à atenção dada por Henri Lefebvre (1968) às “realidades prático-sensíveis”. A esse respeito, continua Thibaud (2010), ações banais como caminhar e sentar são colocadas como ponto de partida de reflexão e permitem problematizar a relação próxima e sensível do cidadão com o seu ambiente, na medida em que se atenta sempre para os contextos sensoriais nos quais e, a partir dos quais, elas ocorrem.

As sensações e os sentidos, tomados aqui como o sensorial e o significativo, ao serem evidenciados no momento em que se anda pela urbe, vão estabelecer uma relação prático-sensível, que desemboca num novo olhar sobre os fatores que são levados em conta no modo

de tratar o corpo ao se deslocar no ambiente da cidade. Segundo o sociólogo francês, “o lugar possui um investimento corporal indissociável de seu poder de orientação e de expressão” (THIBAUD, 2004a), o que nos fez pensar também no envolvimento do corpo dos sujeitos nas relações de sentido que se constituem, quando transitam pelos espaços urbanos, transformando-os em “espaços encarnados”.

Nessa medida, retomamos o pensamento de Orlandi (2004), de que a relação sujeito/espaço é material, e não abstrata, pois o corpo do sujeito está materialmente atado ao corpo da cidade. Ou seja, entendemos que essa relação inclui, ao mesmo tempo, a materialidade do corpo (os sentidos tomados como sensoriais), a forma material da linguagem (os sentidos como significações) e a materialidade do próprio espaço (no nosso caso, as calçadas), que se constitui em/por essa relação, já que sujeitos/sentidos (sensoriais/significativos)/espaço se constituem num mesmo movimento. Dessa maneira, conforme nos diz Cohen (2006), o sujeito, afetado pelas sensações (e significações), irá responder tanto ao mundo percebido quanto ao mundo vivido, ficando, assim, a sua percepção embasada por uma experiência anterior do seu ambiente sensível.

Em suas pesquisas, Thibaud aborda os ambientes sensíveis, a ação dos sujeitos urbanos, além do contexto no qual se insere sua percepção situada e sua vida social. Interessando-se, portanto, pela sociabilidade nos espaços públicos, o autor dá um enfoque particular às trocas de olhares que, segundo ele, desempenham um papel de fundamental importância, quando testam a desatenção polida entre os transeuntes e colocam à prova a civilidade do olho. Nessa medida, os encontros e os contatos humanos são importantes, pois afetam, ao mesmo tempo, o modo como os sujeitos percebem o espaço ao seu redor – social e urbano – e a maneira como esses mesmos sujeitos são percebidos nesses espaços. As materialidades da cidade, ao passarem pelo crivo da percepção sensível, revelam e especificam as qualidades vividas dos ambientes construídos e, continua o sociólogo, para quem busca captar e restituir a experiência urbana, passar pela percepção sensível, pelas significações que a determinam, parece ser inevitável.

Numa época em que os problemas ambientais ganham força e urgência, em que o caráter público dos espaços é cada vez mais questionado, refletir sobre a cidade sensível nos parece pertinente, pois permite abordar o nosso próprio modo de habitar e de sentir o espaço urbano, cujas condições de produção específicas nos levam a considerar as maneiras cotidianas de agir, de estar, de ocupar e de transitar na cidade. Como pano de fundo da experiência do cidadão, o domínio sensível apresenta-se como uma das expressões mais

manifestas e imediatas do ambiente em transformação, permitindo compreender, por outro lado, conforme nos diz Thibaud (2004a), a maneira pela qual as mutações em grande escala dos territórios urbanos se encarnam e se difundem na vida cotidiana.

### **Historicizando as ambiências urbanas**

Ao falarmos em “cidade sensível”, torna-se necessária uma abordagem das ambiências urbanas, tomando-as, de princípio, em sua constituição histórica. Surgida no meio literário, no final do século XIX, notadamente nas obras impressionistas e simbolistas, a palavra “ambiência” ganha notoriedade a partir da obra de Leo Spitzer. Em um notável ensaio, datado de 1942, esse autor, segundo nos relata Thibaud (2012), desenvolve uma verdadeira teoria do conhecimento a partir do termo “ambiência”, estabelecendo como principal argumento de sua reflexão uma aproximação entre ambiência e meio, termos que se relacionam e se esclarecem mutuamente, pois, além de serem usados frequentemente juntos – o que nos permite falar em meio-ambiente – ambos, nas palavras de Spitzer, remetem a “aquilo que cerca os homens e as coisas”. Porém, a palavra “ambiência” apresenta uma particularidade, pois, por se originar do verbo latino *ambire*, essa noção de “cercar” ou, mais precisamente, de “o que cerca”, aparece no prefixo *amb-*, que não dá exatamente essa ideia de “estar ao redor”, mas, sim, considera a bilateralidade, ou seja, significa “dos dois lados” – o esquerdo e o direito.

Ao invocar o movimento dos dois braços no momento mesmo de um abraço estreito, o verbo *ambire* evidencia o caráter de proteção, de meio protetor, características essas presentes na visão de mundo dos gregos antigos embasada na ideia de benevolência em simpatia com o homem. Com o surgimento da ciência moderna, que vai procurar fatores exteriores ao homem, vários estudiosos irão questionar esse caráter protetor do ambiente, como Newton, por exemplo, que, ao conceber o meio-ambiente, substitui esse caráter protetor da ambiência por um conjunto de leis que regem o meio, onde o homem já não é mais a medida de todas as coisas. Dessa forma, segundo Spitzer (1942), de uma concepção estreita e carnal com o meio-ambiente, passa-se a uma abstração determinista e “fria”, na qual o homem se caracteriza como “uma entidade isolada, atravessada por um conjunto de forças que lhe escapam”.



Apesar dessa reviravolta causada pelo questionamento newtoniano sobre o ambiente, encontramos presente na obra de vários autores a concepção de ambiente ativo, que atua sobre o corpo, o espírito e o comportamento dos sujeitos e que vai se traduzir de diferentes maneiras conforme as épocas. Assim, segundo Thibaud (2012), ela aparece no pensamento de Hipócrates, onde o clima ou a atmosfera agem diretamente sobre a constituição humana; em Montesquieu, no seu *Espírito das Leis*; em Newton e, também, em Taine, quando concebe a teoria do meio. Portanto, se considerarmos a noção de ambiência revestida pela ideia dessa força que age ativamente sobre o ser humano, qualquer que seja sua concepção, ela estará sempre revestida desse caráter protetor e ameaçador, ora em simbiose ora exterior ao homem, considerando-se as peculiares “visões de mundo” de cada época.

No entanto, porém, não podemos deixar de atentar para o horizonte semântico que se avizinha entre as palavras *ambiência*, *meio* e *clima*, utilizadas pelos pensadores ao longo dos tempos, parentesco esse que se processa pelo fato de que os três termos remetem àquilo que nos cerca, nos envolve, nos influencia. Para Thibaud (ibidem), retomando Nilsson-Ehle (1957), o termo *ambiência* se destaca dos outros dois por possuir uma especificidade relacionada diretamente à antecipação da dimensão dos sentidos. Por ser evocativa, na medida em que sugere sentimentos, essa palavra surge, na grande maioria das vezes, ligada a uma situação ou a um lugar agradável, caracterizada, frequentemente, por adjetivos que exprimem uma qualidade, ou seja, ela sempre implica um pensamento qualitativo. Por sua vez, *meio* “é um termo sóbrio, neutro, estrito, que se ressent sempre de sua tradição científica” (NILSSON-EHLE, 1957), caracterizado constantemente por adjetivos que expressam uma *relação*, como podemos observar no seguinte exemplo: “meio artístico” significa somente o “meio dos artistas”, distinguindo um grupo particular no interior da sociedade; quando se fala em “ambiência artística”, subentende-se “um interior arranjado com um gosto artístico, contendo belos objetos de arte, dando a impressão charmosa de um refinamento de formas e de cores” (ibidem). Já *clima* aparece como um termo colorido, graças à metáfora sempre presente no espírito e se define como “o conjunto das condições atmosféricas às quais uma região está submetida” (ibidem), não se revestindo de subjetividade a não ser quando empregado em sentido metafórico.

O termo ambiência, portanto, possui uma espessura semântica que envolve várias concepções da ciência, por não ser nem neutro nem desprovido de “engenhos teóricos”, sendo que seu sentido não se desatrela das relações e dos jogos de linguagem nos quais se inscreve, evidenciando-se, antes, os diversos tipos de discursos que ele engendra mais do que a

possibilidade de tentar postular uma definição formal e unívoca para ele. Dessa maneira, se progressivamente a significação desse termo evoluiu, foi justamente porque as próprias perspectivas também evoluíram e, hoje, a ambiência, ao ter se tornado um campo de pesquisa, questiona, por sua vez, os paradigmas científicos sobre os quais diversos autores se apoiam para estudá-la (THIBAUD, 2012).

Embora Spitzer (1942) tenha delineado uma teoria do conhecimento a partir do termo ambiência, aproximando-o à palavra meio, através da ideia de algo que cerca o homem, a que essas palavras remetem, foi Léon Daudet, alguns anos antes, quem empreendeu a primeira tentativa de uma reflexão aprofundada sobre a ideia de ambiência. Em um ensaio escrito no exílio, em 1928, intitulado *Mélancholia*, o autor faz, segundo Thibaud (ibidem), uma concepção teórica da ambiência ancorada basicamente numa entrada fisiológica dominante, apoiada em seus conhecimentos de medicina e numa entrada literária, pela qual alguns grandes escritores da época aparecem como alvo de seus questionamentos.

Dentre todas as definições que *Mélancholia* apresenta para ambiência, Thibaud (ibidem) destaca três níveis importantes para essa concepção: o individual, o interpessoal e o coletivo. Tendo como ponto focal a interação constante entre o corpo humano e o ambiente, nesse primeiro nível a ambiência aparece definida como “uma constante de equilíbrios entre nossos ritmos interiores e os ritmos da natureza”, sendo esse equilíbrio vital o meio por onde a ambiência se confirma, pois, quando ele se desestabiliza ela, conseqüentemente, é colocada em questão. Porém, Daudet acrescenta que a ambiência não se liga apenas a uma emanção orgânica, mas implica também um moral, configurando-se como “um elemento ao mesmo tempo qualitativo e quantitativo: elemento que pudesse, fora do quantitativo, ser retomado pelo qualitativo psíquico receptor”. Assim, ela passa a ser vista como algo ligado diretamente à pele, veículo pelo qual sentimos o ambiente que nos cerca, “uma emanção epitelial e endotelial”, já que “emana ao mesmo tempo do universo e de nós”. Portanto, aqui, como ressalta Thibaud (ibidem), a ambiência é pensada como “o conhecimento da pele”, o que permite falar em “ambiência cutânea”, ou seja, “algo que não é nem a matéria nem o espírito, mas que entrelaça o espírito à matéria e a matéria ao espírito”.

Dessa maneira, nesse primeiro nível, vamos encontrar a posição do autor insistindo no caráter plurissensorial das ambiências, onde os sentidos não são outra coisa senão meras localizações delas, convocados para apreendermos o mundo ao nosso redor. Para tanto, a visão vai nos permitir apreciar as cores, as formas, as relações de posicionamento das coisas, a medida das distâncias e nos possibilita também, segundo Daudet, uma percepção moral das

pessoas que nos rodeiam. No plano sonoro, a audição nos fornece as informações e os equilíbrios entre os ruídos e os barulhos, fator que nos leva a apreciar ou desgostar do que ouvimos. O mesmo se dá para o tato, mas é o olfato o sentido que, para o autor, mais se aproxima da ambiência, pois é ele que possui uma capacidade maior, em relação aos demais, de nos dar uma ideia ou representação bastante aproximada dela. Assim, atrelado aos sentidos, o nível individual será retomado constantemente por Daudet e ele nos diz que uma ambiência não varia somente para cada indivíduo em particular, mas é ela que assegura o nosso próprio contato com a realidade.

No segundo nível, a ambiência é colocada como uma interferência na interpessoalidade, pois “ela é uma força incalculável” com o poder de difundir, alterar e ordenar a sensação. Dessa maneira, para Daudet, o desejo, seja ele amoroso, de conhecimento ou de criação, não resulta de outra coisa a não ser da “conjunção de nossas ambiências de visão, audição, tato e contato, olfato e paladar”. Portanto, continua o autor, se cada indivíduo possui uma aura, é devido ao poder que nossos sentidos têm de ir além de nós mesmos, é porque “eles se prolongam em ondas misteriosas carregadas de nossa ambiência (que eles atravessam)”. No terceiro e último nível, a ambiência aparece sob um caráter difuso e contagioso, acentuando-se sua capacidade de se propagar e de se transmitir, envolvendo totalmente o espírito de uma época. Nesse sentido, tentando aliar o nível individual ao coletivo, Daudet argumenta que os “eventos intelectuais e sensíveis estão, assim, sob o mesmo signo que os eventos orgânicos; e as leis, ainda insuspeitas, que asseguram seu aparecimento e seu desaparecimento, não são diferentes para os corpos humanos e para as sociedades humanas”. Dessa maneira, a profusão artística que encontramos no período renascentista ou os numerosos gênios dramáticos da era elisabetana só poderiam ser explicados através da força da ambiência coletiva (THIBAUD, 2012).

Embora, de acordo com Thibaud (ibidem), essa concepção seja, além de fantasiosa, criticável, na medida em que convoca a noção de ambiência como explicativa de tudo e de qualquer coisa, perdendo-se em incoerências e contradições internas, o autor retira dela três pontos importantes que parecem ser bem atuais. O primeiro apresenta a ambiência como uma articulação e tensão entre duas polaridades, pois o autor passa do quantitativo para o qualitativo, do espírito à matéria, do individual ao coletivo, indo além do pensamento dualista e não ficando apenas na oposição de termos e de categorias. Em segundo lugar, a ambiência é enfocada como uma força que opera sobre a nossa maneira de estar no mundo, possuindo o poder de alterar em intensidade nossas sensações e de assegurar nosso contato com a

realidade e, por último, na visão de Daudet, a ambiência convoca o tempo todo o conjunto dos sentidos, introduzindo nessa reflexão modalidades sensíveis pouco exploradas, como é o caso do olfato, reforçando o seu caráter intersensorial, cujos estudos estão ainda dando os primeiros passos.

Propondo um modelo diferente de ambiência, inserido numa dupla crítica que considera a vida cotidiana e o urbanismo da época, surge, no final dos anos 50, um movimento inspirado nas ideias de Henri Lefebvre sobre a necessidade de se mudar a vida cotidiana, que se chamou situacionismo. Perdurando até 1972, esse movimento se inscreve no campo das artes e do domínio público, de um lado, numa relação estreita com o letrismo, o dadaísmo e o surrealismo, procurando estabelecer uma superação da arte para abolir suas fronteiras com a vida; de outro, subversivo e revolucionário, ele vai se mostrar fortemente influenciado pelo marxismo não ortodoxo de Lefebvre.

Em suas obras consagradas à vida cotidiana<sup>4</sup>, esse autor propõe uma teoria crítica da sociedade que se opõe ao positivismo e ao cientificismo, estabelecendo a vida cotidiana como o lugar do concreto e da experiência, conforme salienta Thibaud (2012). O cruzamento do pensamento situacionista com a filosofia de Lefebvre se dá pela noção de “momento” que o filósofo desenvolve no início da década de mil novecentos e sessenta, relacionando-a à noção de situação e estabelecendo diferenças entre eles. Assim, nessa perspectiva, o momento e a situação surgem do encontro do estrutural com o “conjuntural”, entre estrutura e acontecimento, segundo Pêcheux (2008), e podem se estender no tempo ou se condensar. Mas, enquanto o momento é considerado como uma categoria geral, essencialmente temporal, comportando sequências repetíveis da vida cotidiana, a situação, por sua vez, é sempre particularizada, única, efêmera, de ordem espaço-temporal. E, continua o sociólogo francês, ela seria definida a partir de três ideias conjuntas: primeiramente, estaria ligada a uma práxis, quando considerada como um momento construído, criado e organizado; em segundo lugar, sua organização de conjunto se funda na “objetividade de uma produção artística que rompe radicalmente com as obras duráveis” e, por último, ela designa “os momentos de ruptura, de aceleração, *as revoluções na vida cotidiana individual*”<sup>5</sup>.

Dessa maneira, se o sentido de situação se atrela constantemente à vida cotidiana, é no campo do urbano que ela conhecerá sua implementação concreta e prática. Seguindo esse princípio, os situacionistas vão desenvolver o “urbanismo unitário”, que envolve ao mesmo

---

<sup>4</sup> Lefebvre, H (1947) *Critique de la vie quotidienne*. Paris : Grasset e Lefebvre, H (1962) *Fondements d’une sociologie de la quotidienneté*. Paris : L’Arche.

<sup>5</sup> Itálico de Jean-Paul Thibaud.

tempo o conhecimento, a ação e a teoria, aqui considerada como esclarecedora da prática, e cujo objetivo é transformar o ambiente urbano e o mundo através de um urbanismo renovador das tradicionais concepções do espaço e do tempo. Nessa medida, o espaço não é pensado apenas como um continente das relações sociais, mas também um lugar do qual se possam retirar todas as consequências de seu caráter ativo e dinâmico, fazendo da cidade um local onde é permitido desenvolver e vivenciar, de forma livre, uma experiência plena e inteira (THIBAUD, 2012).

O urbanismo unitário, portanto, “não é uma reação contra o funcionalismo, mas sua superação: trata-se de alcançar, além do utilitário imediato, um ambiente funcional emocionante”<sup>6</sup>. A ambiência aparecerá, então, no encontro do urbanismo com a crítica à vida cotidiana, de certa maneira posicionada como aquilo que permite compreender a conceituação e a multiplicidade das intervenções situacionistas no meio urbano, sendo elas próprias “situações construídas” ou exercícios práticos que elas mesmas suscitam. Dessa forma, a noção de situação vai se ancorar na ideia de ambiência: “Nossa ideia central é a de construção de situações, isto é, a construção de ambiências momentâneas da vida e sua transformação numa qualidade passional superior” (ibidem).

Apoiando-se essencialmente em um texto programático de Guy Debord (1957), Thibaud (2012) nos diz que, para definir e construir uma situação à luz das ambiências, faz-se necessário destacar três argumentos: em princípio, se a ambiência é definida como “um conjunto de impressões que determinam a qualidade de um momento”, ela vai permitir uma intervenção na ordem não racional da cidade, no próprio interior das situações a serem construídas. Dessa maneira, o caráter *passional* de uma situação é afirmado no nível de sua ambiência, pois o chamado “potencial afetivo” das situações cotidianas é fator reforçado pelos situacionistas, uma vez que elas, na maioria das vezes, são consideradas “mornas” e “desapaixonantes”.

Em segundo lugar, a ambiência é uma ferramenta privilegiada do urbanismo unitário, na medida em que permite “unificar” uma situação num todo coerente e articulado. E, se ele existe, é porque, inicialmente, se apoia no “conjunto das artes e das técnicas, como formas que concorrem para uma composição integral do meio”, onde a ambiência aparece, ao mesmo tempo, como “a unidade de base que assegura um movimento de conjunto aos diversos modos de intervenção convocados e o resultado dessa transformação do meio de origem”

---

<sup>6</sup> Théorie des moments et construction des situations. *Internationale Situationniste*. n 4, pp. 10-11. (artigo não assinado). Os números da revista *Internationale Situationniste* foram reagrupados e aumentados por diversos documentos inéditos, em 1997, pela Librairie Arthème Fayard. É a essa publicação que Thibaud fará referência em seu artigo.

(THIBAUD, 2012). Portanto, o caráter unitário do urbanismo situacionista também se encontra no nível da ambiência, pois a ideia de “unidade de ambiência” proposta por esse movimento, permite dar à situação construída uma coerência interna e caracterizar, ao mesmo tempo, a sua lógica espaço-temporal. Dessa forma, continua Thibaud, a ambiência remeteria a momentos e fatos particulares circunscritos no tempo, articulados a acontecimentos anteriores e posteriores, conduzindo, assim, ao caráter fundamentalmente efêmero de uma situação. A mesma coisa acontece no nível espacial, no qual a cidade passa a ser considerada não como um meio homogêneo, mas como um conjunto de microclimas distintos uns dos outros, onde uma divisão dos territórios urbanos ancorada na experiência sensível e afetiva dos cidadãos substitui as divisões administrativas.

Em terceiro lugar, se a ambiência se constitui no suporte concreto e material de uma situação, ela deve ser pensada numa relação estreita com os efeitos que produz, pois torna-se, ao mesmo tempo, o produto e o instrumento dos modos de diferentes práticas e permite a manifestação dos efeitos do ambiente urbano sobre o estado emocional do cidadão. Para os situacionistas, portanto, conceber espaços ou edifícios, a partir das ambiências, implica em trabalhar sobre situações muito mais do que sobre formas, sobre os efeitos da atmosfera muito mais do que sobre linhas, propor ambiências muito mais do que construir formas. Se a ideia de ambiência se revela indispensável para tornar precisa a noção de situação construída, é justamente porque ela permite utilizar o seu caráter operatório, ou seja, a ambiência não é somente mais um componente da experiência urbana, mas se revela um argumento de posicionamento prático diante da produção e da transformação do ambiente da cidade (THIBAUD, 2012).

De acordo com Thibaud (op. cit.), apesar do caráter ingênuo e voluntarista, essa concepção situacionista de ambiência não deixa de apresentar ideias precursoras sobre esse assunto, na medida em que pensa a ambiência em termos de situação, ressaltando seu caráter afetivo, unitário e operatório, além de fazer dela o ponto de encontro entre o mundo físico e o mundo social, questão focada em pesquisas bem atuais.

### **Ambiências, uma questão estética**

Diversos trabalhos concernentes à experiência sensível dos cidadãos serviram de base, há mais de um século, para o pensamento urbano. Nesses estudos, encontramos um conjunto

de traços comuns que os relaciona, que vai desde as maneiras como as transformações dos espaços da cidade afetam a percepção e a experiência dos sujeitos até o desenvolvimento de uma “ecologia urbana”, cujo caminho aberto não cessará de se representar até os nossos dias (THIBAUD, 2010). No início do século XX, vários argumentos foram usados para relatar o processo de estetização da cidade, reunindo um número tal de fenômenos para informar de que maneira a relação sensível dos habitantes com a cidade se reconfigurava, considerando-se o mundo sensível envolvido com suas possibilidades materiais, técnicas, sociais, culturais e históricas, despindo-o de uma característica autônoma e livre de todas as determinações. Sobre isso, Walter Benjamin (2003) afirma que “[...] A maneira como a percepção sensível opera – o meio no qual ela se efetua – não depende apenas da natureza humana, mas também da história”. Em outras palavras, podemos dizer que não se pode relatar uma experiência sensível da cidade sem antes considerar as condições de produção nas quais ela se tornou possível.

Dentre todas as disciplinas que se debruçam sobre os estudos das ambiências, é a estética a que mais envolve essa noção, por considerar de forma primordial a sensorialidade humana. Para estabelecer uma posição estética diante da ambiência, Thibaud (2012) nos diz que é mister considerar dois elementos conceituais que levam em conta, inicialmente, o fato de a ambiência convocar uma estética ambiental não somente reduzida às belas artes, mas que coloca primordialmente a natureza, entendida aqui no seu sentido mais amplo, compreendendo também a cidade e o urbano, no centro dessa estética.

Um segundo elemento relevante é que a ambiência possibilita retomar o sentido primeiro da estética, ou seja, quando esta é concebida como teoria da percepção sensível. Dessa forma, recupera-se um pensamento sobre a compreensão do mundo ambiente através dos sentidos, que permite ir além do julgamento de gosto e do discurso racional, mas que, ao mesmo tempo, reabilita o lugar do corpo, da emoção e da sensibilidade, colocando em questão “a dominação da semiótica e a preponderância da linguagem” (THIBAUD, 2012). Assim, ao colocar a percepção sensível como fator primordial, a estética das ambiências não se atém exclusivamente aos edifícios ou às arquiteturas esplendorosas, mas convoca de modo mais amplo, situações ou conjuntos de situações da vida cotidiana.

De acordo com Thibaud (op. cit.), atravessados e enriquecidos, atualmente, por muitas abordagens e inúmeras contribuições, os estudos das ambiências urbanas, ao se interessarem pela dimensão física e construída dos espaços habitados, vão se orientar, cada vez mais, para uma perspectiva internacional, fato que os conduz a uma organização e a um desdobramento

maior em seus campos de pesquisa, constituindo-se na base de um duplo movimento: o da *determinação* e o da *diferenciação*. Pelo movimento da *determinação*, há a substituição da visão clássica do domínio das ambiências, que toma um ambiente segundo um ponto de vista estritamente físico, no qual o ponto focal é a propagação dos sinais nos espaços construídos, por uma concepção interdisciplinar, devolvendo à experiência estética e à percepção sensível o direito de cidade (AUGOYARD, 1995). Assim, para a concepção do espaço, aparecem articuladas as ciências humanas e sociais à arquitetura e ao urbanismo, apresentando-se a ambiência como um espaço-tempo qualificado do ponto de vista sensível. Esse novo modelo de abordagem das ambiências se faz, primeiramente, a partir de categorias analíticas próprias, como efeitos sonoros, objetos ambientes, configurações sensíveis, para citar alguns; em segundo lugar, por métodos de pesquisa *in situ* (*de campo*), que envolvem, por exemplo, percursos comentados, observação recorrente, reativação sonora, etnografia sensível e, finalmente, por instrumentos de modelos declarativos, morfodinâmicos, de simulação inversa entre outros (THIBAUD, 2010).

Pelo movimento da *diferenciação*, o ambiente sensível urbano deve ser tomado segundo outras abordagens que irão distingui-lo das problemáticas da paisagem, do incômodo e do desconforto. Distanciando-se, assim, das normas prerrogativas em matéria de ambiente, esse gesto traz o sujeito da percepção e o papel das práticas sociais para pensar o espaço sensível construído, além de abordagens plurissensoriais, fatos que tornam possível olhar para a vida humana em suas situações cotidianas.

Vários estudos têm considerado a importância das ambiências quando o assunto é a cidade e, dentre os pesquisadores que lançam um olhar sobre esse tema, estão dois filósofos aos quais Thibaud desloca uma atenção especial pela abordagem que eles desenvolvem. Jean-François Augoyard (1998) mobiliza a noção de ambiência em suas reflexões, prevalecendo, para ele, uma ideia de fenômeno de ambiência. Assim, o filósofo desenvolveu a questão dos usos dos espaços a partir de uma retórica das ambiências, reintroduzindo claramente a dimensão coletiva e usual no interior dessa problemática, perguntando-se como o sensível pode ser social.

Já Böhme (1998), servindo-se do termo “atmosfera” (*atmosphäre*, no alemão), diz que essa problemática se constrói em torno da noção de presença, com três vertentes principais: a coisa, o meio e os sentidos, insistindo no fato de que ela é ao mesmo tempo “objetiva” e “subjetiva”. “Objetiva”, pois a atmosfera emana das coisas e pode ser produzida a partir de arranjos materiais, e “subjetiva”, na medida em que não pode ser definida independentemente



dos sujeitos que a provam. Porém, ambos os autores desenvolvem suas estéticas das ambiências a partir de uma lógica modal e, a esse respeito, não procuram questionar o *quê* da percepção, mas o *como*, procurando, cada um, dar conta da complexidade da experiência situada, apoiando-se em categorias diferentes: para Böhme, é a noção de presença que constrói a atmosfera, enquanto que para Augoyard, prevalece a noção de fenômeno de ambiência.

Considerados os dois como principais precursores dessa estética, cujo objetivo é relatar as atmosferas urbanas através de uma volta à teoria fenomenológica da percepção sensível, Gernot Böhme (1993), na Alemanha, e Jean-François Augoyard (2005), na França, recolocam em questão a cisão clássica entre objeto e sujeito, pois, sendo a ambiência definida como a “atmosfera material e moral que circunda um lugar, uma pessoa”, ela vai desafiar e desconstruir essa divisão. Para tanto, Augoyard (2008, p.60) estabelece quatro operações na base dessa dicotomia:

objetivação (colocar uma exterioridade percebida face a uma interioridade psíquica), psicologização (autonomização da experiência vivida), reducionismo (decomposição do sentido), introjeção (uniformização desse processo de separação – ou omissão – e privatização do sentir).

Mostrar como a ambiência se origina ao mesmo tempo e de forma indissociável das propriedades físicas do ambiente e dos estados afetivos do sujeito da percepção, esse trabalho estético tem por finalidade estabelecer uma nova alternativa na maneira de pensar as ambiências, reintroduzindo o lugar do sentir na experiência dos espaços habitados. Por outro lado, o interesse pelo sensível não se limita apenas a considerar a fenomenologia na experiência urbana, mas ele é algo importante a se levar em conta na própria concepção da cidade. Segundo Thibaud (2012), não é por acaso que o ambiente sensível se localiza na intersecção da vida dos cidadãos, das estratégias socioeconômicas das cidades e dos problemas de caráter ecológico, operando não somente sobre o seu quadro físico, mas, igualmente, sobre seu componente sensível. Ao pressupor a prática das ambiências urbanas, o autor, através de uma abordagem predominantemente pragmática, vai ressaltar dois níveis: primeiramente, para reintroduzir a ação prática no cerne da temática das ambiências, é necessário que a experiência sensível da cidade seja descrita em função e sob a perspectiva das atividades ordinárias dos cidadãos, já que na vida cotidiana os contextos de interação e de ação, nos quais os passantes estão envolvidos, não estão separados da ambiência e esta não pode, então, ser tomada, do ponto de vista do cidadão, como uma realidade em si, autônoma e

desatrelada dos problemas práticos do dia-a-dia. Em segundo lugar, apontando o caráter operatório da ambiência, o sociólogo considera um certo número de variações, no qual ela está concernida, que permite identificar o que ela mobiliza, produz e efetua.

Dessa maneira, se parece paradoxal falar sobre uma prática das ambiências, já que elas são, antes de tudo, da ordem do sensível e do prático, isto se faz justamente por elas voltarem uma atenção mínima à fenomenalidade do mundo circundante e de se situarem para além da ação finalizada. Sob o ponto de vista sensível, a ação volta-se para a explosão das cores, para a tonalidade dos sons, para a textura dos materiais, fato apenas possível numa relação desinteressada com o mundo circundante, enquanto que, sob o ponto de vista pragmático, o sujeito se mostra completamente imbuído daquilo que está começando a fazer e totalmente imerso no término da tarefa em curso, não se podendo, contudo, reduzir o mundo prático apenas a uma ação instrumental, segundo nos diz Thibaud (2012).

Para Dewey (1934), estamos sempre agindo, mesmo nas condutas mais contemplativas, pois, de certa maneira, temos uma atitude ativa quando nos posicionamos diante do ambiente. Dessa maneira, já que se acompanha sempre de um conjunto de respostas motoras e de impulsões corporais, que reconfiguram a situação num momento específico, a receptividade, portanto, não é passiva. E não poderia ser de outra forma, pois, senão, a percepção estaria limitada a um simples processo de identificação e de reconhecimento do ambiente. Por sua vez, porém, a ação só é possível quando se faz acompanhar por períodos de relaxamento e de libertação da simples relação do corpo com o seu ambiente, não repousando no domínio prático o alimento da experiência sensível, mas, sim, no desequilíbrio entre a ação e a recepção.

Todas as abordagens, que até aqui foram expostas, focalizam o lado "prático" das ambiências e o seu caráter situado, ficando, todas elas, localizadas no cruzamento entre os modos de agir e as maneiras de sentir. Nessa medida, Thibaud (2012) questiona como a teoria da ação e das ambiências se enriquecem mutuamente e, para tanto, considera que, de um lado, a abordagem pragmática das ambiências, diferente da perspectiva não pragmática da Análise do Discurso, permite inseri-las nas situações cotidianas. Dessa maneira, ressalta-se o seu caráter operatório, dotando essa noção de sentido, a partir do momento em que não é abordada por ela mesma, mas, sim, articulada aos problemas concretos vivenciados pelos sujeitos nas cidades. De outro lado, ao ajudar a desenvolver uma concepção prática das maneiras de sentir, as ambiências nutrem a ideia de uma estetização do pragmatismo, que alguns autores contemporâneos já abordam em seus textos.

## **Ambiências e Linguagem**

Por se inserir em diversos campos disciplinares, o estudo das ambiências permite também uma abordagem linguística, levando-nos a refletir sobre as possíveis relações entre os dispositivos da Análise do Discurso materialista e a perspectiva fenomenológica que embasa as pesquisas urbanas, que mobilizam tal noção. Definida como um “espaço-tempo qualificado do ponto de vista sensível”, a ambiência, segundo Thibaud (2004b), envolve, de uma única vez, fenômenos perceptivos que remetem a uma dimensão pré-linguística da experiência humana, em princípio, *anterior* ao discurso e à linguagem articulada. Qual seria, então, a pertinência de uma reflexão sobre a linguagem, para compreender o fenômeno das ambiências? Para defini-la, vamos fazer, a seguir, o percurso proposto por Rodríguez-Alcalá (2003, no prelo), a partir da discussão apresentada por Thibaud (2004b) sobre a filosofia da experiência de Dewey e as relações possíveis entre ambiência e linguagem. Nesse percurso, a autora situa pontos de confluência entre a fenomenologia das ambiências e a Análise do Discurso, bem como indica uma divergência crucial entre ambas as perspectivas, no que diz respeito à questão nodal da significação.

Conforme assinala Thibaud (op. cit.), para Dewey, a percepção sensível é inseparável do sentido atribuído a uma situação, lembrando-nos que, pela própria etimologia, a palavra *sensível* indica tanto o que se relaciona à *sensibilidade* quanto o que se vincula à *significação*. De caráter histórico e social, a peculiaridade simbólica da percepção opõe-se a uma visão empiricista do fenômeno, já que “o que é percebido não é um conjunto de estímulos discretos decorrentes de um trabalho de integração do cérebro, mas antes objetos e acontecimentos já dotados de significação, inscritos numa história e num contexto” (THIBAUD, 2004b). Dessa maneira, Dewey insere a percepção sensível no âmbito da dimensão política da experiência humana, aqui considerada como fenômeno que responde às injunções institucionais peculiares de uma sociedade dada, tal qual se apresenta na definição que o autor formula para *hábito*, onde Thibaud vai buscar os fundamentos para caracterizar a ambiência como fenômeno partilhável. Conforme os definiu Dewey (1902), os hábitos, que mobilizam nossos modos de perceber, de nos mover, de compreender e de pensar, são respostas coletivas, de caráter anônimo e não consciente, às solicitações do mundo e “se inscrevem mais amplamente num conjunto de costumes e instituições específicas a uma forma de vida social”.

Se o sensível se vincula à sensibilidade e à significação, podemos então, a partir dessa colocação, apresentar a brecha que permite a entrada de um estudo linguístico no domínio das ambiências, uma vez que a significação também é um problema central que concerne esse campo de estudos. Já dissemos anteriormente que o espaço não está pronto, não é dado, mas ele é produzido simbolicamente numa relação constitutiva com os sujeitos que o habitam. Dessa maneira, quando falamos em significação, em sentidos, temos que esclarecer a concepção materialista que a Análise do Discurso dispensa a esse termo e que vai alicerçar as abordagens das questões urbanas, possibilitando apontar a maneira como na língua, considerada como a base de processos discursivos, podemos analisar as injunções históricas e sociais, sobre as quais nos fala Dewey, que afetam a percepção sensível e inscrevem o político na produção simbólica do espaço urbano, conforme afirma Rodríguez-Alcalá (no prelo), não deixando de salientar que o ponto focal para a noção de ambiência é a concepção do espaço urbano enquanto produção (AUGOYARD, 1995).

Assim, para estabelecermos algumas aproximações entre as ambiências e o discurso, nunca deixando de considerar a relação constitutiva entre o sujeito, a linguagem e o espaço, é necessário dizer que a Análise do Discurso, referencial teórico no qual se inserem os trabalhos desenvolvidos sobre o saber urbano e linguagem<sup>7</sup>, iniciou-se na década de 1960, na França, tendo na figura de Michel Pêcheux<sup>8</sup>, o seu fundador. Introduzida no Brasil pelos trabalhos de Eni Orlandi<sup>9</sup>, a Análise do Discurso participa de um gesto epistemológico antipositivista comum, baseado na trilogia de autores Marx/ Freud/ Saussure, que transformou as ciências humanas, a partir do final do século XIX. Tal gesto pode ser caracterizado, segundo Rodríguez-Alcalá (2005), pela crítica à ordem humana, como sendo estritamente biossocial, através do reconhecimento de que ela é resultado de um trabalho simbólico, afetado pelas condições políticas de uma sociedade, num momento histórico determinado. Ou seja, nem o sujeito é reflexo (direto) de suas características biológicas, nem o espaço se confunde com o mundo físico, condição da vida orgânica, mas ambos resultam do mesmo processo histórico de produção. Na composição da realidade humana, então, a língua, matéria simbólica, passa a assumir uma posição central, permitindo afirmar, como diz a autora, que sujeito, sentidos e espaço têm entre si uma relação constitutiva. Se, como afirma Orlandi, a partir da obra de

---

<sup>7</sup> Desenvolvidos pela equipe do Laboratório de Estudos Urbanos Labeurb/Nudecri, da Unicamp.

<sup>8</sup> A obra fundadora da AD é *Analyse Automatique du Discours*, de 1969. Em 1974, Pêcheux revisa alguns pontos de sua teoria inicial no artigo “Mises au point et perspectives à propos de l’analyse automatique du discours”, escrito juntamente com Catherine Fuchs e publicado na revista *Langages* 37 e, no ano seguinte, publicou a principal referência de sua teoria, *Les vérités de la palice*.

<sup>9</sup> Baseada na obra de Michel Pêcheux, a autora desenvolve a Análise do Discurso, no Brasil, fazendo dela uma linha de reflexão.

Pêcheux, sujeito e sentidos são constituídos num mesmo movimento, o que Rodríguez-Alcalá propõe é adicionar à reflexão esse terceiro elemento, o espaço, permitindo abordar o caráter histórico da tríade sujeito/linguagem/mundo, sobre a qual se constitui a realidade humana e a relação estabelecida entre esses termos. Nessa perspectiva, a linguagem torna-se, portanto, um lugar de observação dos fenômenos, tanto urbanos quanto subjetivos e sociais.

Pressupondo, portanto, uma relação constitutiva entre sujeito e espaço, a Análise do Discurso passa a compartilhar, com os estudos sobre as ambiências, a crítica à oposição positivista clássica entre sujeito e objeto, formulada nesses estudos, segundo Thibaud, (2004b), a partir do postulado de Dewey sobre a não separação entre organismo e ambiente. Para Dewey, conforme salienta Thibaud (op. cit.), o organismo e o ambiente não existem de forma autônoma, não são “existências ou formas de existências substancialmente separadas” (DEWEY e BENTHY, 1949), mas duas linhas complementares de um mesmo processo, que formam uma unidade. Remetida a essa unidade do “mundo experimentado” ou situação, tida como a base da experiência humana, a ambiência comparece para nos mostrar, como afirma Thibaud (ibidem), que podemos estar numa ambiência, “mas jamais frente a ela”, que não podemos apenas “contemplá-la, observá-la à distância ou circunscrevê-la precisamente”.

A Análise do Discurso, porém, afasta-se dessa visão fenomenológica, ao postular que a linguagem participa desse processo de constituição indissociável de sujeitos e espaço, contrariamente à afirmação de que ele seria anterior e independente dela. A questão crucial para compreender essa divergência, segundo Rodríguez-Alcalá (no prelo), é a concepção diferente de significação que ambas as perspectivas assumem. A questão da linguagem emerge, nos estudos sobre as ambiências, ao se considerar a definição do caráter imediato da experiência situada. Como fenômeno perceptivo, então, a ambiência remeteria para o “sentimento da situação”, isto é, para o “impacto primeiro, global, anterior à representação consciente e a qualquer tentativa de discriminação dos diferentes elementos sensoriais envolvidos” (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, no prelo), permitindo aproximá-la, como sustenta Thibaud (2004b), da noção de qualidade difusa, de Dewey.

A impressão global dominante vem em primeiro lugar, talvez na apreensão do esplendor da paisagem ou pelo efeito que tem sobre nós a entrada em uma catedral, quando a luz tênue, o incenso, o vidro colorido e as proporções majestosas se fundem num todo indistinto. Nós dizemos, com justiça, que uma pintura nos toma. Há um impacto que precede todo o reconhecimento preciso daquilo de que se trata (DEWEY, 1980, p. 145).

Entretanto, como lembra Rodríguez-Alcalá (no prelo), o caráter imediato da experiência não deve ser entendido num sentido empiricista, numa relação direta entre o sujeito e o mundo físico, mas, sim, numa não mediação pela *representação consciente*.

[...] O que opera na experiência imediata não são as impressões sensíveis brutas, isoláveis e discretas (*sense data*), resultado elas também de uma construção teórica *a posteriori*, é a própria situação tomada em sua globalidade, antes de toda tentativa de diferenciação e de distinção das partes que a compõem (THIBAUD, 2004b).

É aqui que a questão da linguagem se coloca, uma vez que ela está situada nesse nível consciente posterior ao “universo da experiência”, regido por mecanismos não conscientes.

O universo da experiência é a precondição do universo do discurso. Sem o controle do universo da experiência, não há nenhum meio de determinar a conveniência, o peso ou a coerência de uma distinção ou de uma relação dada. O universo da experiência rodeia e rege o universo do discurso, mas não aparece jamais como tal neste último (DEWEY, 1993, p. 130).

Estão em jogo, nessa discussão, como prossegue Rodríguez-Alcalá (no prelo), duas questões fundamentais. Em primeiro lugar, a relação entre a linguagem (universo do discurso) e sua exterioridade (universo da experiência), ou seja, entre o sujeito que percebe e o mundo que o rodeia. Em segundo lugar, uma crítica à visão racionalista da realidade humana que se esboça pelo reconhecimento do caráter não consciente dos mecanismos que a determinam. Segundo Thibaud,

[...] Dewey se opõe a uma posição demasiado intelectualista que reduz a realidade a um estrito objeto de saber. Melhor ainda, ele inverte os termos do problema: além de procurar um fundamento cognitivo para a experiência, ele mostra que a própria cognição se apoia na dimensão pré-reflexiva da experiência imediata [...] (THIBAUD, 2004b).

Esses questionamentos, prossegue a autora, também concernem a Análise do Discurso e a Linguística, campos de estudos com especificidade própria que devem ser relevados para se estabelecer as relações possíveis entre a linguagem e as ambiências. A Análise do Discurso materialista, na qual as pesquisas em saber urbano e linguagem se inscrevem, surgiu a partir de uma releitura feita por Pêcheux da obra de Saussure, introduzindo, na reflexão sobre a língua, conceitos elaborados na teoria marxista e na psicanálise freudiana, na releitura, respectivamente, de Althusser e Lacan. No final dos anos de 1960, várias mudanças se

instauraram na conjuntura da França, que levaram a diversos questionamentos sobre os postulados da Linguística e sobre a própria ideia de *sistema* e *estrutura*. Os saberes estabelecidos até então foram colocados em causa pelos estudiosos da época e maio de 68 foi o responsável por uma circulação vasta dos discursos nos muros, na rua e nos bancos universitários, já que a sublevação social havia também repercutido no campo epistemológico. Diversas releituras se deram nesse momento, provocando grandes manobras discursivas, pois os conceitos se entrecrocavam e o conceito de luta de classes imperava na teoria (COURTINE, 2006, p. 9).

A sistematicidade e a assistemática da fala foram colocadas em discussão pelas inúmeras releituras que se faziam sobre as obras de Saussure, passando a linguagem a ser vista como um campo de estudos demasiado complexo, para permanecer enquadrada apenas nos limites estabelecidos pelo sistema linguístico, tal como concebido e desenvolvido a partir dos postulados saussurianos, que instituíram os limites da Linguística como ciência moderna. Desse modo, vários elementos desconsiderados por Saussure, como os relativos ao sujeito e ao contexto histórico e social, são trazidos à baila para as discussões linguísticas. Os estudos linguísticos, alicerçados no par dicotômico língua/fala, sofrerão, assim, deslocamentos, produzidos pelas diferentes maneiras de considerar a relação entre a forma linguística e a sua exterioridade.

Michel Pêcheux, então, no final dos anos 1960, coloca em cena o discurso como objeto de análise, diferenciando-o tanto da língua quanto da fala, uma vez que ele não é apenas uma mera transmissão de informação nem um simples ato do dizer, mas evoca uma exterioridade à língua de caráter ideológico e social, formulado a partir de uma reflexão sobre os efeitos da ideologia e do inconsciente no postulado saussuriano de língua. Através desse procedimento teórico, Pêcheux, segundo Rodríguez-Alcalá (no prelo), vai questionar a concepção linguística da autonomia da língua, como um sistema formal, funcionando apenas em virtude de leis internas e independentes dos fatores extralinguísticos, relacionados ao sujeito e ao contexto histórico-social, relegados ao âmbito da fala e considerados “resíduos não passíveis de análise científica”. Tais fatores, para a Análise do Discurso, não são exteriores à língua, mas têm um papel determinante na estrutura e funcionamento dela. Pêcheux desloca, assim, a dicotomia saussuriana língua/fala, propondo a relação língua/discurso, de caráter não dicotômico, sendo que, para esse autor, a língua é a base material de processos discursivos, de natureza histórico-social (PÊCHEUX [1975] 2009), intervindo em seu funcionamento “as determinações do inconsciente e da ideologia, isto é,

dos complexos mecanismos de elaboração e articulação da individualidade do sujeito e da natureza social de sua existência” (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, 2005).

Conceituado como efeito de sentidos entre locutores, no discurso, a língua é posta em funcionamento por sujeitos que produzem sentidos numa dada sociedade e, dessa perspectiva, conforme afirma Orlandi (2009), o discurso não é um nível a mais na língua (fonológico, morfológico, sintático), mas sim um objeto teórico, resultante de um novo olhar sobre todos eles, que leva em conta o sujeito e o mundo (a exterioridade) agindo no interior do sistema linguístico, em qualquer dos seus níveis. De caráter tridimensional e sem fronteiras definidas, o discurso se inscreve na intersecção de três campos do conhecimento científico – linguístico, histórico e ideológico – ficando a Análise do Discurso, desde sua gestação, no entremeio de três disciplinas, fato que evoca sua interdisciplinaridade. Segundo Pêcheux ([1975] 2009), a Análise do Discurso nasceu nas bases de uma “tríplice aliança” que envolveu uma teoria da História, para explicar os fenômenos das formações sociais, uma teoria da Linguística, para explicar os processos de enunciação e uma teoria do Sujeito, para explicar a sua relação com o simbólico e a subjetividade, sendo, portanto, inevitável o rompimento com os postulados da linguística clássica, pois a Análise do Discurso surge como o estudo linguístico das condições de produção de um enunciado (BRANDÃO, 1993).

Rodríguez-Alcalá (no prelo), retomando os postulados de Pêcheux ([1975] 2009), argumenta que a linguagem funciona por esquecimentos dos fatores sócio-históricos e políticos-ideológicos, que a determinam, e não no nível da representação consciente, já que a ideologia e o inconsciente aliam-se materialmente no funcionamento do discurso. É através da questão da significação, portanto, que a linguagem comparece para uma discussão sobre as ambiências urbanas. Se, para Dewey, a percepção sensível não está determinada por um gesto neuro-psicológico individual, mas condicionada por um trabalho social de interpretação, operado na história, o que nós podemos acrescentar, de uma perspectiva discursiva, é que esses sentidos são *materiais*, elaborados em/através da materialidade da língua, o que faz desta um observatório dos fenômenos perceptivos.

Esse conjunto de dizeres, historicamente estabilizado numa sociedade qualquer, institui, segundo Pêcheux ([1975], 2009), um sistema de significações e de evidências percebidas, experimentadas e aceitas por todos. Afetado pelo político e pelo esquecimento, esse trabalho de interpretação é chamado de memória discursiva (ou interdiscurso), noção pertinente que, de acordo com Rodríguez-Alcalá (no prelo), permite operacionalizar, teórica e analiticamente, o caráter histórico e sócio-político dos fenômenos perceptivos. Nessa medida,



a percepção sensível não seria um fenômeno imediato, mas “mediado por uma interpretação particular, estabilizada numa memória discursiva, na qual os sujeitos se inscrevem de modo não consciente, através da língua” (ibidem).

Por sua vez, como lembra a autora, os dizeres que constituem a memória discursiva não são homogêneos, mas configuram uma unidade contraditória, nas palavras de Pêcheux ([1975], 2009), formada por gestos de interpretação (ORLANDI, 2007) heterogêneos, “realizados de posições desiguais, assimétricas, antagônicas, chamadas de formações discursivas”<sup>10</sup> (PÊCHEUX, [1975], 2009). Portanto, mesmo conferindo sentidos a uma determinada situação, a partir de uma memória comum, partilhada, os sujeitos nem sempre o fazem de uma mesma posição, mas de formações discursivas diversas, o que acarreta diferentes sentidos às suas palavras, todos, segundo Pêcheux (ibidem), igualmente evidentes.

O funcionamento contraditório da ideologia produz essas evidências e possibilita a concomitante constituição de sujeitos e sentidos, no mesmo movimento em que o espaço também é produzido e percebido, como propõe Rodríguez-Alcalá (no prelo). É fundamental salientar que, para a Análise do Discurso, a ideologia não é falsa consciência, nem ocultação da realidade, mas a mediação necessária entre o homem e suas condições materiais de existência, conforme definição de Althusser. Envolve as desiguais, contraditórias e antagônicas relações de poder, que regem a sociedade, “tal como elaboradas simbolicamente, em e através dos mecanismos linguísticos que sustentam o discurso, cujo funcionamento é da ordem do inconsciente” (RODRÍGUEZ-ALCALÁ, no prelo). Para Orlandi (2004), a ideologia é “o processo de produção de um imaginário, isto é, produção de uma interpretação particular que apareceria, no entanto, como a interpretação necessária e que atribui sentidos fixos às palavras, em um contexto histórico dado”, ou seja, é a produção de sentidos que passam a constituir o senso-comum e a memória comum, por estarem naturalizados.

A partir disso, abordar discursivamente a questão das ambiências envolve analisar, através da linguagem, esse efeito de evidência, de naturalidade na relação dos sujeitos com o espaço em que vivem. Trazendo, portanto, o que até aqui foi exposto sobre a dinâmica das ambiências, em sua dimensão simbólica e política, para o espaço das calçadas, objeto deste estudo, retomamos nossa questão inicial sobre quais os sentidos que circulam na relação entre

---

<sup>10</sup> Pêcheux inspira-se na noção proposta por Foucault que define as formações discursivas como conjuntos “de regras anônimas, históricas, determinadas no tempo e no espaço, que definem em uma época e para uma área social, econômica, geográfica ou linguística dada, as condições de exercício da função enunciativa” (Foucault, M. A arqueologia do Saber, 1969:153, apud Rodríguez-Alcalá, no prelo)

os sujeitos pedestres e os impedimentos colocados nas calçadas, para refletir sobre a relação entre a percepção sensível e esse espaço urbano, no que se mostra como evidente.

Orlandi nos diz, em seus escritos, que é o olhar que vai movimentar a cidade. Mas, não é somente o olhar que entra nesse jogo da experiência sensível do espaço urbano, mas todos os sentidos com os quais o sujeito o apreende. Dessa maneira, os impedimentos encontrados nas calçadas - carros, mobiliário urbano, comércio, árvores, balizas, jardins - que entulham esses espaços, vão interferir na maneira de andar e de como se constituem, em pedestres, os sujeitos que por eles circulam. A percepção sensível desse espaço peculiar, encarnado, acaba por inscrever o sujeito num gesto de "resistência" a esses obstáculos, que deverão ser transpostos, por seus passos, caracterizando as calçadas pela qualidade do movimento que elas permitem experimentar, quando aí se caminha.

Outras questões pertinentes surgiram, então, possíveis de aliança com a que inicialmente postulamos, tais como: de que maneira estão organizados historicamente os espaços públicos e privados em nossas cidades e como a fronteira entre eles limita ou interfere na sua estrutura e nos modos de sociabilidade, de convivência que aí acontecem, produzindo formas particulares de conflitos? Quais são os sentidos específicos conferidos às calçadas, que as realocam para um lugar indistinto entre as esferas do público e do privado, através de todos os obstáculos e (re) utilizações que lhe são, atualmente, impostos? Qual é o fator comum presente em todos os impedimentos de passagem que os alia na produção do espaço analisado e que convoca os nossos sentidos perceptivos para considerá-lo, além de atravancado, indistinto em sua característica pública ou privada?

Para tentarmos responder a essas perguntas, consideraremos a questão do movimento que, segundo Thibaud (2002), é uma noção associada às ambiências, trazendo na qualidade do deslocamento do público uma característica particular do espaço experimentado. Assim, em relação ao espaço público que estudamos, consideraremos o modo como os sujeitos pedestres nele se movem e quais os efeitos de sentido que se estabelecem na maneira como esse espaço é apreendido por eles, levando em conta a forma de deslocamento - andar a pé.

## ANDAR A PÉ: UM MODO DE SE DESLOCAR

---

*“Passam casais futuros, passam os pares das costureiras, passam rapazes com pressa de prazer, fumam no seu passeio de sempre os reformados de tudo, a uma ou outra porta reparam em pouco os vadios parados que são donos das lojas. Lentos, fortes e fracos, os recrutados sonambulizam em molhos ora muito ruidosos ora mais que ruidosos. Gente normal surge de vez em quando. Os automóveis ali a esta hora não são muito frequentes; esses são musicais. No meu coração há uma paz de angústia, e o meu sossego é feito de resignação.”*

*Fernando Pessoa, Livro do Desassossego*

Andar na cidade foi tema que largamente ocupou os trabalhos literários do século XIX, nos quais a figura do “flâneur”, de Baudelaire, aparece como personagem de destaque, encarnando o pedestre que, ao flunar e passear, se torna espectador do teatro da rua. Personagem emblemático e fascinante, ele dedica o seu tempo a vagar pela cidade, a fim de captar o que acontece de mais perene ao seu redor e no cenário urbano, movendo-se a pé e sem pressa, como solicita qualquer análise da vida cotidiana.

O fenômeno da urbanização das cidades europeias intensificou-se a partir da industrialização ocorrida nos séculos XVIII / XIX e trouxe, como consequência, o surgimento das multidões e das grandes aglomerações urbanas. Imputando um novo ritmo de vida aos cidadãos, a velocidade da linha de montagem das grandes fábricas e a premissa do “tempo é dinheiro” passaram a administrar o modo de se aproveitar cotidianamente o tempo. A partir daí, uma maneira diferente de viver a vida, aliando o tempo e o espaço, se configurou no horizonte urbano, no qual surgiu, também, nas décadas de 1830 e 1840, o “flâneur”, esse personagem que parecia alheio a toda essa explosão de modernidade (PASSOS, 2003).

Ao caminhar tranquilamente pelas ruas da cidade, essa figura emblemática observa e apreende cada detalhe sem ser notado, sem sequer se inserir na paisagem, em busca de uma nova percepção dos acontecimentos e dos espaços urbanos. Nascido na modernidade, o flâneur aparece como o contraponto ao burguês, que passava a maior parte do seu tempo imerso nos negócios e a flânerie conseguiu se instalar, na época, graças à própria experiência

de quem se distraía a perambular pelas ruas, pelo simples prazer da observação do ambiente circundante, caracterizando, de forma particular, aquele pedestre que tinha a rua como matéria-prima e fonte de inspiração, que não devia satisfações ao tempo (ibidem).

Walter Benjamin ([1989] 2011) nos diz que

A rua se torna moradia para o flâneur que, entre as fachadas dos prédios, sente-se em casa tanto quanto o burguês entre suas quatro paredes. Para ele, os letreiros esmaltados e brilhantes das firmas são um adorno de parede tão bom ou melhor que a pintura a óleo no salão do burguês; muros são a escrivaninha onde apoia o bloco de apontamentos; bancas de jornais são suas bibliotecas, e os terraços dos cafés, as sacadas de onde, após o trabalho, observa o ambiente [...]

Esse ser misterioso e errante encontrou expressão na obra de Baudelaire, na qual as novas relações dos fenômenos urbanos das multidões e a experiência vivida pelo próprio poeta são características marcantes. Para ele, o flâneur buscava a sua força na multidão, no burburinho urbano, nos transeuntes que, após serem minuciosamente analisados, corriam o risco de nunca mais serem vistos por esse observador. “O observador – diz Baudelaire – é um príncipe que, por toda a parte, faz uso do seu incógnito” (BENJAMIN,[1989] 2011). E era durante o dia que a modernidade se fazia mais presente, quando a máquina a vapor começava novamente a produzir em larga escala, quando a multidão se consolidava e aparecia refeita para preencher os espaços da cidade, produzindo sentidos. É nesse cenário, perfeitamente configurado para o aparecimento do flâneur, que essa figura vai se fazer presente em todos os lugares e, ao mesmo tempo, não estará em nenhum deles, no meio de tantos, sozinho, dividido entre o “encantamento e o temor da cidade” (PASSOS, 2003).

Caminhar no meio urbano emerge, hoje, como objeto de pesquisas em várias áreas do conhecimento, como a antropologia, a sociologia, o urbanismo, a linguística, sendo que, andar a pé, além de mobilizar o nosso corpo e os nossos sentidos, continua sendo “o instrumento de composição da cidade”, mantendo-se, sobretudo, como um meio de ancoragem nela (THOMAS, 2007). Esse atual interesse em estudar os modos de deslocamentos urbanos, particularmente o andar, passa pelas questões históricas, que envolvem mudanças, onde nada fica parado, nada permanece estanco e das quais as cidades também não escapam. Esse fato não cessa de interferir, portanto, nos hábitos cotidianos de se movimentar pelos espaços citadinos, o que faz com que os estudiosos da cidade procurem, levando em conta até mesmo o papel das recentes tecnologias, como o telefone celular, a internet etc, traçar o perfil do pedestre contemporâneo, nunca perdendo de vista, nesse horizonte, o papel ocupado, atualmente, pelo carro.

Ainda que a sociedade, nos dias atuais, nos leve a pensar que descendemos diretamente do automóvel, o principal arquiteto das nossas cidades, inscritas na pressa, na velocidade, no movimento, que saímos diretamente das entranhas desse insaciável devorador de espaços urbanos, desenhista de rotas de asfaltos, aniquilador de lugares de convivência, a espécie humana começou pelos pés (LEROI-GOURHAN, 1982). Desprovidos de raízes, nossos pés foram concebidos para o movimento e, de um corpo a corpo com o mundo, dividindo-o com os iguais e com os diferentes, compreendendo-o como espaço de deslocamento, onde diariamente produzimos os bens necessários para nossa existência, onde nos inserimos como sujeitos de sentidos, na procura constante de fazê-lo sentido em nós, nasceu, há milhões de anos, a posição vertical do homem. Essa verticalidade bípede, libertadora dos braços, das mãos e do rosto, proporcionou ao ser humano inúmeros movimentos já-là disponíveis, que expandiram infinitamente sua capacidade de inserção, ação e domínio sobre o seu meio circundante, fator essencial para a sua sobrevivência. (LE BRETON, 2000).

Por outro lado, deslocar-se a pé, abordado como um gesto não natural, vai significar de maneiras diferentes, conforme as condições de produção dos espaços por onde se caminha. Se tomarmos os sentidos de "circular", associados à figura do pedestre, e os de "morar", associados à figura do habitante, veremos que eles não serão os mesmos, se considerarmos, por exemplo, um "sem-teto". Como analisa Rodríguez-Alcalá (no prelo), o caráter não fixo, mas provisório e itinerante de tais sujeitos, cria uma certa dificuldade em nomear esse "estar no espaço", de se referir a ele como "morar" ou "viver", deslizando, continuamente, entre estar/comer/dormir/cozinhar/dar um tempo, entre outras expressões. A autora sugere, igualmente, que o movimento desses sujeitos, pelo espaço urbano, é uma prática não evidente, merecendo uma análise cuidadosa, pois, apesar de preencher os requisitos "técnicos" da definição de pedestre - aquele que anda a pé -, o termo pode, igualmente, trazer certa dificuldade para significar o deslocamento desses sujeitos pela cidade (ainda mais se considerarmos o sentido moderno de lazer, de ócio associado ao *flâneur*).

Se olharmos para a exterioridade do urbano, por exemplo, o campo, segundo Rodríguez-Alcalá (2003), também incorreremos na mesma dificuldade de nomear quem se movimenta a pé, pelo meio do mato, do bosque ou de uma plantação, pois pedestre é uma metáfora urbana do sujeito que não se desloca nem motorizado nem de bicicleta, remetendo, assim, a uma instância técnica-tecnológica - já em relação ao rural, pedestre, por exemplo, não é aquele que não se desloca a cavalo. Assim, dizemos, então, que essa forma de se

movimentar pelo espaço (andar a pé) é uma prática desde sempre significada, de acordo com os sujeitos e os espaços envolvidos, condicionados por fatores políticos e históricos, ou seja, pelas condições de produção, nas quais se dividem e se produzem os espaços. Andar a pé pelas calçadas, nas cidades contemporâneas, esbarra, então, numa divisão público/privado desses sítios, associada ao capitalismo, que determina sentidos a essa forma de deslocamento, apontando para quem pode fazê-lo, como e de que maneira. A questão, que se coloca para nós, portanto, é ser esse gesto de andar a pé não natural, mas, sim, significado sempre, política e historicamente, não desconhecendo, entretanto, sua base material ou as condições biológicas para que ele aconteça - a verticalidade bípede do homem, sua postura ereta - fator que possibilita o seu movimento.

Sobre seus dois pés, então, usando o corpo como suporte para andar, o homem percorreu distâncias, refez caminhos, subiu e desceu íngremes montes, arrou, plantou, colheu, estabeleceu-se em lugares, marcou territórios, exercitou seu pensamento, expandiu seu mundo. Na visão do filósofo Le Breton (2000), ainda hoje, nosso corpo enfrenta e resiste às agruras do espaço com a mesma potencialidade e força desde o período neolítico, pois nada ativamente físico em nós mudou desde então. Mesmo que as sociedades atuais teimem em dizer o contrário, ainda dispomos da atitude primeira do homem de Neanderthal para nos deslocarmos de um lugar a outro – caminhar. Foi assim por todo o planeta durante milênios e, do alto do nosso desenvolvimento sócio-histórico-político-cultural, é pelo deslocamento a pé que teimosamente também continuamos transitando. Dessa maneira, marcado por uma visão evolucionista, o andar a pé é tomado, em muitos trabalhos, como um ato que se mostra comum, tanto para o "homem primitivo" quanto para o "homem moderno". Porém, para a Análise do Discurso, que se inscreve no materialismo histórico, essa questão deve ser definida de um ponto de vista diverso, pois, se andar a pé é um ato comum desde o homem de Neanderthal, o gesto que envolve essa prática não é o mesmo, já que depende das condições históricas de produção de cada espaço particular, dos sujeitos que nele vivem e que o produzem, em momentos históricos também distintos.

As próprias qualidades do ato de andar a pé, do deslocamento em público, associam-se, segundo Thibaud (2002) à noção das ambiências urbanas e aparecem como pistas a serem exploradas como reveladoras dos fenômenos das ambiências, ou ainda, uma expressão possível delas. Para ele, a qualidade do movimento está aliada ao nível da organização imaginária da cidade, enquanto que, Rodríguez-Alcalá (no prelo) relaciona o movimento,

tomado como uma noção estruturante da cidade, à ordem simbólica, que, por sua vez, não se separa da organização imaginária, mas, pelo contrário, a determina e condiciona.

O gesto de caminhar pelo espaço urbano é caracterizado pela própria organização física da cidade, disposta em espaços geométricos destinados ao circular, ao encontrar-se, como as calçadas, as praças, as ruas, nos quais vários equipamentos urbanos, ao mesmo tempo que o possibilitam, interferem nele, como bancos públicos, postes, lixeiras, semáforos, que contam o tempo para a travessia dos pedestres, anunciando-o simbolicamente em cores e por um "homenzinho" vermelho, parado, ou verde, em posição de caminhar - o tempo da espera e o tempo da ação. Isso tudo está determinado por uma ordem urbana constituída, que remete à ideia de permanência, do como, onde e quem pode ficar ou morar nesse espaço, e à ideia de circulação que, nas sociedades capitalistas contemporâneas, passa pela distinção público/privado. Esse par vai indicar o espaço, o modo e quais sujeitos podem circular pela urbe, dando uma forma história ao gesto de caminhar que, por sua vez, é indissociável da própria forma histórica do espaço, que é a cidade, atualmente.

Proporcionadas pela energia física, da qual o homem sempre foi tributário para se deslocar no mundo, as características do caminhar, como velocidade e modos de movimentar o corpo, são as condições materiais de possibilidade do andar. O pedestre tem, então, a ilusão de que essas características nascem da sua vontade e através dela ele age, livre e autônomo para a escolha de seus percursos, incorrendo na ilusão de onipotência (ORLANDI, 2009) e controle sobre o seu caminhar. Sua própria figura passa, assim, a encarnar/manifestar a ilusão do sujeito jurídico, dono de liberdade e autonomia, forma atual de existência dos indivíduos nas sociedades capitalistas contemporâneas. O ato em si de andar a pé, com todas as suas características envolvidas, materializa processos de produção de sentidos próprios da cidade, constituindo um espaço-tempo dos sítios urbanos, pelo caminhar. Contrapõe-se, no mesmo movimento, ao automóvel que contempla, através da velocidade, as necessidades contemporâneas das urgências na vida cotidiana. Dessa maneira, a dependência cada vez mais crescente da máquina, faz do automóvel o senhor do castelo urbano, apesar dos engarrafamentos e dos constantes acidentes que provoca, estabelecendo relações de força com o pedestre, tornando-o vulnerável aos riscos que os veículos lhe trazem, ao caminhar pelos espaços da cidade.

O mundo se transformou, as cidades cresceram e o caminhar ganhou seus perigos, uma vez que as ruas são espaços de constantes conflitos, adquirindo uma forma específica no meio urbano, estreitamente ligada às tecnologias atuais, aos automóveis, bem como aos

processos sociais de segregação. Esses conflitos, determinados pelo carro e pela velocidade, estabelecem-se entre o caminhante e a máquina, entre o pedestre e o motorista, contradições no espaço da cidade, no que dizem respeito à figura do pedestre.

O motorista, por sua vez, ao dirigir, utiliza seus pés apenas para conduzir o automóvel, pés que não andam, que acionam pedais, pés de ações limitadas como limitado é o próprio motorista em suas condições de produção – cineticamente propulsionado pelo motor da máquina. Por esse gesto, ele restringe suas atividades nos lugares que o cercam, diminuindo sua visão do entorno, seu campo de ação sobre o espaço urbano, sua relação com o mundo. Segundo Orlandi (2010), deslocar-se a pé pela cidade não significa da mesma forma que andar motorizado, já que a questão da disposição é aqui fundamental. Para ela, uma pessoa que atravessa uma rua caminhando experimenta sentidos diferentes do espaço urbano do que aquela que atravessa a cidade de carro. Estabelece-se, portanto, distintos efeitos das relações do sujeito com o espaço, "já que este significa, sendo, portanto, interpretável", pois as condições de produção funcionam de forma diversa nos diferentes sítios urbanos. Dessa maneira, a relação material entre corpo da cidade e corpo do sujeito não será a mesma para quem anda a pé ou para quem se move de carro, uma vez que o modo como se circula pelos espaços da cidade será determinante nessa relação. Nesse sentido, a tecnologia aí assumirá um papel de relevante importância, enquanto condição material que permite certas formas de deslocamentos, cujos efeitos serão específicos e diversos daqueles de quem anda a pé.

Portanto, andar a pé, para nós, é sentir a cidade sob os pés, é sentir o chão que suporta o caminhar e que leva a todas as direções. Mover-se, assim, pelos espaços urbanos, é estar em contato constante com esse meio, é fazer parte de suas ambiências, das cores, odores e sons, é visualizar por onde ir, seja na pressa ou no vagar dos passos sem pressa, cotidianamente imerso o sujeito no tempo de sua pisada, no caminho que se abre à sua frente. Agradáveis, decadentes, bucólicos, poluídos, ele se move a pé por esses sítios, engajando seu corpo no movimento que ganha distâncias, assimilando e percebendo como corretos ou incorretos os lugares onde o pé precisa se encaixar para o próximo passo.

Caminhar pela cidade, pelas calçadas, é calcar o passo, sulcar o chão com a pisada firme do andar, do calcanhar calçado no calçado desconfortável. É deixar-se ir pelo passeio, lugar-vão de passagem, onde o urbano sobredetermina o social (Orlandi 1999), em dimensões diversas de sociabilidade no espaço público, espaço da cidade, transformada, hoje, num fenômeno de central importância na explicação da vida em sociedade. Ao andar, o pedestre esbarra em tantos sujeitos no cotidiano dos seus passos rápidos ou demorados, na lentidão da



errância, na pressa comprometida com a responsabilidade da vida, por entre o vagar da vaga do carro sobre a calçada, por onde ele, sujeito urbano, deve passar.

### **Caminhar: uma travessia do mundo**

O andar a pé, tomado como gesto de deslocamento pelo pedestre, visto e definido por um discurso técnico/tecnológico, possui uma variedade de sentidos possíveis, como o devaneio, o pensamento, o ócio, o lazer, o comércio, entre outros. Assim, o homem, ao longo de sua história, se deslocou no mundo, não só devido a processos políticos e econômicos de ocupação e dominação de territórios, mas caminhou, por exemplo, para exercitar o seu pensamento. Na Grécia Antiga, Aristóteles tinha o hábito de ensinar os seus discípulos ao ar livre, caminhando enquanto fazia suas preleções, sob as árvores, em Atenas, ou no Liceu, cujos portais cobertos recebiam o nome de ‘peripactor’. A Escola peripatética, fundada por esse filósofo no ano 336 a.C., carrega em seu próprio nome o movimento de andar, já que ‘peripatético’ (περιπατητικός) é a palavra grega para ‘ambulante’, ‘itinerante’. Em *Les Confessions* (1972), Rousseau nos diz que o caminhar é uma experiência solitária, experiência da liberdade, fonte inesgotável de observações e de devaneios, apreciação prazerosa dos caminhos propícios aos encontros inesperados e às surpresas.

Também Nietzsche salientou a importância do caminhar para o exercício do pensamento, quando disse, em *Ainsi parlait Zarathustra* (1947), que andar é um “profond état d’inspiré. Tout conçu en chemin au cours de longues marches. Extrême élasticité et plénitude corporelle ». Em um aforismo, presente em *Le Gai Savoir* (1950), afirma: “Je n’écris pas qu’avec ma main ; mon pied veut toujours être aussi de la partie. Il tient son rôle bravement, libre e solide, tantôt à travers les champs, tantôt sur le papier ». Tomado pelas palavras do filósofo alemão, Le Breton (2000) nos diz que o caminhar é um momento de exercício do pensamento, quando o mundo, colocado na medida do corpo do sujeito, é um espaço de sentidos, constituído no tempo pelos passos.

Diferentemente de um ato individual, como foi colocado pelos filósofos, caminhar não surge diretamente da ilusão da "vontade" e da "liberdade" dos sujeitos, mas de injunções a partir das quais ele se explica. Esse "ato individual" tem determinações sociais, históricas e políticas, inclusive no próprio gesto de mover as pernas e de alternar os passos, que é

condicionado e será diferente de acordo com o espaço ( público/privado, campo/cidade, aldeia indígena, espaço de uma sociedade nômade) por onde o sujeito (pedestre, sem-teto, flâneur, pastor, vaqueiro, explorador etc.) se move. Diferenças essas que o próprio termo "pedestre" indica, pois não são todos os que caminham que podem ser considerados pedestres, pois isso vai depender de quem, como e onde caminha.

Assim, mediado pelo movimento do seu caminhar, o sujeito abre-se ao mundo (LE BRETON, 2000), numa relação constitutiva entre ele e o espaço. Pela ruptura induzida com os modos mais costumeiros de transporte e pela abertura do caminho que impõe, andar a pé mobiliza o pedestre a compreender o seu lugar no tecido urbano, efeitos de sentidos que o levam a questionar as suas relações com os espaços e com os sujeitos da cidade.

Caminhar torna possível a metamorfose do olhar do pedestre sobre o mundo, sobre a cidade, olhar observador da paisagem, olhar que busca a memória dos lugares, muitas vezes presente no dizer de uma placa, na fala daqueles que ainda permanecem no local, nos escombros que resistiram ao tempo e ficaram como marcas simbólicas insistentes do que, um dia, aquele espaço foi ou na invisibilidade de um passado, que ainda teima em existir, sobredeterminado pelo meio urbano. Dessa maneira, andar a pé vai proporcionar uma outra forma de olhar e de perceber o mundo, o espaço da cidade, numa relação material afetada pelo modo de circular por ele. Mover-se a pé ou de carro, vai implicar uma diferença de velocidade, pois a máquina, associada ao desenvolvimento tecnológico e ao capitalismo, acelera o ritmo dos deslocamentos na cidade, introduzindo novas formas de circular e de se relacionar na urbe. Como o espaço é indissociável do tempo, portanto, a velocidade é um fator central que afeta o espaço-tempo da cidade, fazendo com que nem a percepção sensível nem os sentidos (tomados nas duas acepções do termo) sejam os mesmos, quando se anda a pé ou de carro. O espaço, portanto, será outro, uma vez que ele só é espaço enquanto apreendido sensorial e simbolicamente pelos sujeitos.

Inscrevendo o pedestre na indiferença à técnica e aos meios atuais utilizados para os deslocamentos na cidade, andar a pé implica um “estado de espírito” (LE BRETON, 2000), transporta nossas sensações que, segundo Orlandi (2012), não são apenas sentimentos abstratos, mas efeitos de sentidos relativos a práticas de existência. Esse estado de espírito, por sua vez, não escapa à significação, diante das necessidades que temos, enquanto seres simbólicos e históricos, de interpretar, de significar, fato que leva os espaços a serem significados segundo os sentimentos do sujeito no momento em que transita por eles, alterando completamente sua percepção sensível do meio circundante.

A caminhada, como nos diz Le Breton (2000), pode se transformar num convite à diminuição do passo, ao repouso do movimento, à conversa ou à errância, uma parada para retomar o fôlego. Imerso nas ambiências dos espaços, dos entornos, daquilo que, no percurso, assalta seus sentidos e nele faz sentido, sujeito urbano, ideologicamente constituído nas dimensões dos espaços públicos, espaços que se destinam ao andar, ao passeio, ao flandar, o caminhante se constitui nos lugares que percorre. Interpelado pelo trajeto, o pedestre é parte de sua caminhada e vai aguçando os seus sentidos na percepção das variações das ambiências, pelos lugares onde caminha.

Suscitando encontros ao longo do percurso, a caminhada e o deslocamento sobre rodas vão ambos se constituindo de maneiras diferentes. Os encontros de quem vai de carro, embora haja a presença do corpo do sujeito, são mediados pela máquina, ao passo que os que acontecem pela caminhada envolvem diretamente o próprio corpo de quem se movimenta, como e por onde vai, procurando, os pedestres, um certo pertencimento àqueles espaços que desbravam cotidianamente.

O deslocamento, pela caminhada, se deu muito antes da invenção da roda e do desenvolvimento das tecnologias, como o uso da tração animal e do motor. Esse movimento do sujeito, portanto, se dá num espaço material que (se) significará (n)essa prática, de modo distinto, imprimindo-lhe uma forma, que é histórica. Despido da evidência de naturalidade, o caminhar na cidade vai se significar através de vários vocábulos, como "pedestre", "passante", "transeunte", "flanêur", "andarilho" e tantas outras nomeações que dizem o sujeito que se desloca no espaço da cidade, pelas vias de circulação, de maneiras diferentes. Portanto, as condições para ser pedestre envolvem o espaço, o onde e o como, conforme já dito antes neste trabalho, concernidas as vias de circulação urbanas, partindo de um pré-construído, cuja ideia se contrapõe a não ir de carro/moto/ônibus/bicicleta, ou seja, não se deslocar sobre rodas. Segundo Orlandi (2004), a caminhada não cessa de ser um corpo a corpo com o meio e, assim, de se dar sem medida e sem obstáculo aos sentidos dos lugares, à dimensão da representação sensível das formas desses espaços.

Nessa medida, ao tomarmos uma trilha, afluímos por sua superfície, percorrendo uma memória sulcada na terra, posta nas nervuras do solo, ao longo do tempo, por todos aqueles que por ela passaram, como uma espécie de pertencimento a todas as gerações ligadas a essa paisagem. Essa assinatura indistinta, nesses caminhos de terra, nos leva a encaixar o passo na multidão de tantos outros passos de quem por ali passou, ao longo de uma conivente invisibilidade presente na materialidade do solo. Esse chão batido pelos milhares de passos de

ínfima duração nele impressos é uma marca do sujeito, cicatriz no meio do mundo vegetal ou mineral, que jaz na indiferença dos passos que o sulcam, imprimindo, na terra, a ferida de sua passagem. Mais do que passagem, apenas por ter sido olhado, circulado, o espaço ‘bruto’ se torna espaço de vida humana e, além disso, ao ressaltarmos a trilha como espaço de deslocamento, percebemos que caminhar é um gesto peculiar, que (se) significa diferente (n) o espaço, de acordo com as suas condições de produção particulares. Assim sendo, numa trilha, não há nem *pedestres*, nem *transeuntes*, nem *passantes*, nem *flâneurs*, já que a própria identificação dos sujeitos é indissociável do espaço e se dá em/por sentidos (significações e sensações) de caráter constitutivo entre sujeitos/espaço/sentidos.

Cada passo encaixado em outros passos, no caminho batido, retoma, pela memória, certa reconstrução do espaço nos novos movimentos do caminhante, outra metáfora do sujeito que se movimenta, dificilmente usada para o deslocamento na cidade. Esse vocábulo nos remete os versos do poeta espanhol Antonio Machado: “Caminante no hay camino/ se hace camino al andar/ y al volver la vista atrás/ se ve la senda que nunca se ha de volver a pisar/ caminante no hay camino/ sino estelas en la mar...”

Os passos da caminhada estão sobrepostos em tantos outros passos sulcados no chão, acontecimento que produz sentidos e evoca uma memória do lugar, de quem já transitou por ali e deixou suas marcas no solo. Pelo simbólico, que lhe é intrínseco, a memória faz, então, aflorar a dimensão entre o passado originário dessas marcas dos transeuntes e o presente dos novos passos dados nesse mesmo espaço que, parafrasticamente, o (re) dizem, produzindo sentidos outros, ultrapassando a própria configuração material do percurso. Michel Pêcheux nos diz que

(...) a memória discursiva seria aquilo que, face a um texto, que surge como acontecimento a ler, vem restabelecer os “implícitos” (quer dizer, mais tecnicamente, os pré-construídos, elementos citados e relatados, discursos-transversos etc.) de que sua leitura necessita: a condição do legível em relação ao próprio legível (PÊCHEUX, 2007, p. 52).

Podemos, a partir de suas ideias, arriscar dizer que os caminhos se abrem ao sujeito como um espaço a ser interpretado, percorrido, em meio a todos os seus pré-construídos, tornando-o transitável em relação à sua própria transitividade. Demandado pelo real do percurso, o pedestre caminha por um espaço já significado, pela memória atravessada pela história, buscando constituir-se em sujeito de sentidos. Ele pisa, no tempo do seu andar, a

superfície de um caminho “vivo” que o leva a vários lugares, à medida que se alonga para chegar ao seu destino, muitas vezes indiferente à luta que trava com o automóvel, máquina mortal para ele.

Para o motorista, num gesto diferente de quem vai a pé, a paisagem passa mais ao largo, mediada pelo carro, vista por detrás do seu pára-brisa. Enquanto os automóveis rompem o asfalto, cortando, peculiarmente, a cidade, seus lugares e sua história, o pedestre sente o chão sob os seus pés, ligando-se diretamente ao percurso realizado. Para tanto, ele dispõe do seu corpo, dos seus cinco sentidos, produzindo sentidos, estabelecendo uma relação diferente de quem se movimenta motorizado, que, apesar de também utilizar o corpo no deslocamento, o faz relacionando-se ao espaço pela mediação da máquina.

### **No Corpo da Cidade – O Corpo**

Engajando o corpo, o pensamento, os ritmos do andar e a percepção sensível, pelo caminhar, vai se constituir como pedestre, na cidade, o sujeito que se aventura corporeamente a pé, pelos trajetos urbanos. Traduzido pelo engajamento do corpo e por uma gama de tonalidades contrastantes de movimento, caminhar insere o transeunte num emaranhado de perguntas propícias às filosofias do cotidiano, numa reflexão de si mesmo, no contexto urbano, sujeito ideológico e de linguagem, que se diz em seu discurso na/sobre a cidade, projetando-se em seus espaços, confrontando-se com o outro, que passa ligeiro ou que, sem pressa, vai pela rotina lenta do seu passo.

Se tomarmos as palavras de Sansot (1996) de que “a cidade se compõe e se recompõe, a todo instante, pelos passos de seus habitantes”, diríamos que, a partir de Rachel Thomas (2007), a materialidade da cidade impõe ritmos diferentes de andar aos pedestres e estes, pelo movimento corporal, adotam modulações particulares para se apropriarem dela. A cidade é, de nossa perspectiva, um espaço de interpretação, significativo, onde se confrontam o simbólico e o político, lugar em que a materialidade dos sujeitos e das práticas sociais surge da relação simbólica do espaço citadino com os sujeitos que o habitam, e que por ele transitam, politicamente significados (ORLANDI, 2012).

Cidade e sujeitos emergem de corpos atados (por sentidos, significações, impressões sensoriais - linguagem) e de tal forma articulados, em suas inúmeras e variadas dimensões

(cultural, material, histórica, econômica etc), que o destino de um é também o destino do outro, significando-se mutuamente por essa ligação, ou seja, nosso corpo urbano, que se textualiza como um corpo de cidade, ocupa um lugar e é ocupado por ele (ibidem). Por sua materialidade relacionada estreitamente ao seu corpo, corpo simbólico produzido num processo ideológico de significação, cuja materialidade é o discurso, o sujeito significa o espaço e significa-se também nele, deixa marcas nos espaços possíveis por onde transita, como pisadas em trilhas ou caminhos de terra, cicatrizes sulcadas na passagem de tantos sujeitos, ou mesmo inúmeras outras pistas que se mostram como formas de dizer o espaço e de se dizer nele.

Assim, como já disséramos, sujeito, sentidos e espaço se constituem concomitantemente e são resultantes do mesmo processo simbólico que se dá na história e, pela materialidade e pela forma como se significam nos seus corpos, os sujeitos os textualizam por significantes distintos, que circulam historicamente na sociedade. Somos sujeitos históricos e simbólicos, que interpretam e que são interpretados, através de diferentes formas materiais significantes, de diferentes linguagens, verbais e nãoverbais e, dentre essas linguagens, está a linguagem corporal, mais precisamente aqui, a do corpo que caminha, tomado em seu gesto e movimento.

Matéria que se move no espaço, o corpo do caminhante é aqui pensado, em termos de significação, em relação ao lugar que ele percorre, constituídos e significados, ambos, política e simbolicamente, pelo discurso, sendo que a própria multiplicidade lexical, a existência de nomeações diferentes para o sujeito, que se desloca no espaço, é um sinal de que essa relação se dá na/pela linguagem. Andar implica em gestos, ritmo, postura, passos e compassos para manter o equilíbrio. Para não se desequilibrar, o pedestre renova o seu passo, num movimento constante e contrário de alternância dos seus pés, que mantém, para o seu andar, uma regularidade de ritmo e de cadência, conforme o espaço por onde caminha.

Num embate com o percurso, de um passo a outro, ele vai percorrendo o seu caminho, vencendo as particularidades do trajeto, encaixando os passos uns nos outros para não cair, sabendo que qualquer lentidão ou precipitação do seu caminhar pode levar à ruptura do seu ritmo, incorrendo no comprometimento da duração do seu percurso. Por esse movimento, o caminhante se constitui no espaço e faz do seu andar um instrumento de percepção, de apreensão da cidade pelo corpo, inseridos e significados um no outro, corpo do sujeito-corpo da cidade. Nessa medida, os passos e o movimento do pedestre aparecem como o próprio lugar de significação, pois o caminhante se significa em seus movimentos ao andar pelos

espaços urbanos e, também, significa esses mesmos espaços pelas “sensações” que as ambiências lhe suscitam, no decorrer do seu percurso, numa experiência tangível/sensível (ORLANDI, 2012).

Como forma e movimento, direção de sentidos e de processos de identificação, o passo e as modulações, ao caminhar, carregam modos de mexer o corpo (no andar) como um processo de individuação do sujeito, articulando o simbólico e o político, construindo uma posição-sujeito pedestre na formação social (ibidem) pela relação com os espaços urbanos por onde ele circula. A produção de sentido no caminhar se dá no funcionamento entre corpo/espaço/movimento, materialidade significativa que, como toda forma de significar, é acontecimento da linguagem no sujeito. Caminhar é mover-se pelo corpo afetado de sentidos, permanentemente, temporariamente (ibidem) e, nessa medida, ele, o pedestre, vai se constituindo como sujeito por seus passos, por seus movimentos ao desbravar os perímetros urbanos, nos pré-construídos limites do espaço público, por onde lhe é permitido passar.

Em suas considerações sobre a caminhada, Le Breton (2000) coloca que andar reduz o mundo à dimensão do corpo, gesto condicionado pela velocidade, dimensão temporal, espacial, elementos que produzirão o espaço/tempo do deslocamento e, nessa prática, o sujeito é entregue às fontes da sua resistência física e às condições de produção dos espaços que percorre, no meio urbano. Inscrito numa memória histórica, discursiva, com determinações e condicionamentos, que não são individuais, mas coletivos, segundo as condições de produção dos diversos sítios, caminhar envolve a fadiga do corpo, a respiração, a incerteza do trajeto e a sua duração, a disposição para percorrê-lo, incorrendo na possibilidade ou na impossibilidade da chegada. Nesse deslocamento, o trajeto, para o pedestre, está sempre em construção, sempre por descobrir e ele se engaja na pulsação do mundo, submerso nas ambiências. Por serem elas mutáveis e por se deslocarem no tempo e no espaço, o pedestre vai percebendo diferentemente os sítios por onde anda, quer caminhe ele à noite ou durante o dia, inserido em cheiros, cores, ruídos, ao lado de outros tantos sujeitos que também se deslocam a pé.

Pelo andar a pé, o pedestre, vulnerável às intempéries, rompe o espaço urbano, afetado pelo calor, pelo frio, pela chuva, pelos obstáculos que se interpõem em seu caminho, numa experiência sensorial que, como qualquer outra, não negligencia nenhum dos seus cinco sentidos. Caminhar torna-se, então, um modo, dentre outros possíveis, de imersão no mundo, um modo de penetrar nos espaços percorridos, constituindo-se com um universo de percepção da vida cotidiana.

Ainda que não seja, atualmente, o caminhar, mesmo para os trajetos mais elementares, o modo de deslocamento preferido pela maioria dos cidadãos ocidentais, como atividade de lazer, ao contrário, ele aparece como meio de autoafirmação, como busca de tranquilidade, de silêncio, de contato com a cidade e com a natureza (LE BRETON, 2000). Diminuir sua importância como forma de transporte cotidiano e valorizá-lo como instrumento de lazer é um indicativo do estatuto do corpo nas nossas sociedades contemporâneas.

Diferentemente de quem se desloca de automóvel e dos usuários dos transportes coletivos, ao se deslocar pelas calçadas, o pedestre, ser simbólico e político, enfrenta inúmeros obstáculos, que passaram a constituir e a ressignificar esses espaços, dificultando cada vez mais o seu deslocamento na cidade. Andar a pé, portanto, é estar em público, é um gesto de oposição à casa, ao privado, é estar em meio a muitos cidadãos que se deixam ir dia e noite, na perambulação ou na determinação apressada do seu andar. O sujeito significa-se como pedestre por seus passos, é aquele que vai no e para além do caminho, aquele que, descalço ou pelas solas do calçado que agasalha seus pés, conduz-se pelos espaços da cidade, espaços que o acolhem e que o segregam, produzindo limites que acomodam e incomodam (LAGAZZI, 2001).

Estar aqui ou lá é apenas uma questão de percurso, pois o pedestre não elege domicílio dentro do espaço, mas, sim, se inscreve no tempo da sua caminhada, no movimento dos seus passos, na duração do seu deslocamento pelos espaços urbanos, por onde ele pode ir a pé. Alongando-se pelas calçadas, então, o pedestre soma-se a vários outros sujeitos que, juntamente com ele, se deslocam e constituem a quantidade que lota os espaços públicos de circulação, na cidade.

## **Passos na cidade**

Houve um tempo em que o caminhar era a forma mais utilizada pelos sujeitos para se deslocarem, pois, de pequenas a longas distâncias, era somente através do passo que os percursos eram feitos. Se, de alguma forma e para algumas situações, ela ainda permanece essencial para o deslocamento urbano, pensar num percurso a pé entre duas cidades distantes, por exemplo, é inviável nos dias atuais. O automóvel comparece para todos os tipos de lonjuras e, por conseguinte, não há nenhuma proteção capaz de isolar da rua o caminhante que



nela se arrisca, numa constante disputa do pedestre por esse magro espaço de circulação, dominado pelos carros. O mundo de quem circula a pé fica cada vez mais reduzido com a ampliação das zonas urbanas, das autoestradas, que cortam os percursos, presenciando-se a todo instante o elogio do carro, na criação de um universo hostil aos pedestres. Indistinguem-se e se diminuem constantemente os espaços destinados à deambulação, ao passeio, ao convívio, à sociabilidade no meio urbano.

Segundo Le Breton (2000), a relação que o sujeito estabelece com a sua cidade, com os quarteirões conhecidos, ou que ele venha a descobrir ao longo de seus passos é, antes de tudo, uma relação corporal e sensível, o que nos remete, portanto, à percepção sensível da experiência situada no espaço-tempo qualificado das ambiências urbanas (THIBAUD, 2008). A caminhada do sujeito é, desse ponto de vista, portanto, acompanhada por um fundo sonoro e visual que se perpetua pelo trajeto, além de uma reação que seu corpo experimenta nas flutuações de temperatura, no contato com os objetos e com o espaço, produzindo sentidos, interpelado constantemente pelas condições de produção e pela trama sensorial do caminho, o que lhe confere uma tonalidade agradável ou desagradável.

Dessa maneira, o corpo é, em sua totalidade, solicitado na caminhada urbana, um discurso de sentidos produzidos num jogo constante entre o sentir e os significados. A cidade e o sujeito não se apartam, pois são constituídos num mesmo processo de significação, o que permite ser o espaço urbano apreendido pelo olhar, pela audição, pelos sentidos, num embate entre materialidade e significação. Dito de outra forma, é na/pela cidade e nos discursos produzidos sobre esse espaço particular, que o sujeito vai achar as respostas para os seus questionamentos. Como disse Ítalo Calvino (2011), “[...] De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas”.

Assim, a cidade só existe enquanto espaço percebido, apreendido de forma particular nos/pelos passos e dizeres de seus pedestres, que a vivenciam, inventam e experimentam em seus encontros, ao longo de seus percursos, numa luta constante com a velocidade da máquina. Caminhar envolve os sítios urbanos e suas ambiências, estabelecendo uma relação específica dos sujeitos com esse espaço, uma vez que a cidade abriga os pedestres em suas calçadas, albergues que acolhem todos em seus ritmos particulares de deambulação, do passo lento da pessoa idosa ao apressado de quem se dirige ao trabalho ou, ainda, o do andarilho, do sem teto, que busca diariamente uma brecha no vão para, enquanto lhe for permitido, ali permanecer.



## VÃOS DA CIDADE – AS CALÇADAS

---

*Era sempre verão quando alguma coisa acontecia. Talvez porque no verão as pessoas tiravam cadeiras para fora de casa e, pelas calçadas, olhando estrelas, falavam de tudo que não costumavam falar durante o dia...*

*Caio F. Abreu, Os Dragões não conhecem o Paraíso.*

As sociedades capitalistas modernas organizam e dividem internamente as suas cidades, baseadas no par público/privado determinante dos modos historicamente definidos de circular, habitar e de se fixar no espaço urbano, segundo as regras de sociabilidade, conforme assinala Rodríguez-Álcalá (2011). Essa organização institui uma memória, que se diz por uma estética produzida na configuração urbana, abrangendo as suas mais variadas instâncias, pois a própria geometrização arquitetônica da cidade se mostra pela divisão entre espaços públicos e privados. Os primeiros, concebidos para circular, para os encontros e para a socialização, envolvem as calçadas, as praças, para os pedestres, e as ruas e avenidas, para os veículos, enquanto que os espaços privados são destinados à moradia e ao assentamento. Os próprios sentidos históricos, que permeiam as noções do que seja “público” e “privado”, estão no cerne dessa divisão espacial e compreendem, também, segundo a autora, questões de ordem técnica e estética no planejamento e na construção dos prédios para se morar e dos equipamentos urbanos que operacionalizam a circulação/encontro, respondendo basicamente a modos de estar junto.

Sennett (1989) e Arendt ([1958]2010) nos dizem em suas obras que o sentido de “público” foi se constituindo na história, opondo-se a “privado”, que remetia, na ideologia burguesa cristã, à intimidade e à família, acabando por ser associada, com o advento do capitalismo, à questão econômica da propriedade. Essa distinção, no entanto, não permanece livre de contradições, de superposições, de indistinções concernentes aos problemas que essas sociedades enfrentam, decorrentes do esvaziamento do sentido de público, como bem comum, que exige a mediação do Estado, por se tornar uma função do privado, e do privado, porque se tornou a única preocupação comum (ARENDT, [1958]2010).

Como espaços públicos, as calçadas remetem várias gerações às melhores lembranças da infância vividas nesse lugar de frente a casa, pois era lá que as brincadeiras aconteciam e onde os perigos da rua pareciam jamais adentrar. A rua, espaço dos carros, e o passeio, espaço de todos, dos passos, dos encontros, do convívio. É nesse local específico – a calçada ou passeio – que a caminhada urbana se realiza, mas, se o considerarmos única e exclusivamente para esse fim, estaremos atribuindo-lhe um valor apenas utilitário, já que, como espaço público urbano, as calçadas suscitam os encontros, a socialização, o lazer ou, ainda, simplesmente são o lugar para vermos e sermos vistos. Sobre isso, Jane Jacobs (2000, p. 29) escreve que

[...] as calçadas – a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigarem pedestres. Esses usos estão relacionados à circulação, mas não são sinônimos dela, e cada um é, em si, tão fundamental quanto a circulação para o funcionamento das cidades.

Aliada à rua, a calçada, um dos principais lugares públicos, passa a ser o órgão vital no contraponto com o sistema automobilístico, dando vida à cidade, e só significa na relação que estabelece com os edifícios, com os espaços limítrofes a ela (outras calçadas) e com os sujeitos, uma vez que, por si só, segundo Jacobs (2000), ela não é nada, é apenas uma abstração. Nessa medida, podemos indagar o que são, então, as calçadas? A quem se destinam esses espaços?

Num minucioso estudo sobre esses locais públicos urbanos, Eduardo Yázigi (2000) nos diz que a origem da palavra *calçada* está em *calcatúra*, *ae*, ação de calcar, pisar, de onde temos, também, *calcanhar*, *calcar*, por sua função no andar. Um percurso feito em alguns dicionários, aqui tomados na qualidade de prática urbana e de linguagem, conforme nos diz Nunes (2001), nos levou a algumas definições, por épocas diferentes, da palavra *calçada*. Servindo-nos desse instrumento linguístico de urbanidade, “que materializa processos de produção de sentidos próprios da cidade, fazendo circular a constituição do espaço-tempo da cidade pela linguagem” (FEDATTTO, 2007), ao procurarmos o trajeto de definições para a palavra calçada, uma gama de significações se abriu, designando o espaço, o sujeito, as práticas urbanas, os acontecimentos, a fusão do social ao espacial e todas as contradições que atravessam esse espaço público (idem).

Primeiramente, em Bluteau (1712), *calçada* aparece definida como:

CALÇADA. Rua, ou caminho de calhaos igualmente assentados. *Via siliabus, ou Saxis frata, e. Fem.* Chama Virgilio às calçadas das ruas. *Viarum frata, orum. Neut. Plur.*

O verbete traz, como se vê acima, a nomeação do espaço (*rua, caminho*) na especificidade do material e do modo como é feito (*calhaos igualmente assentados*). Não sendo definido como distinto da rua, portanto, nesse momento, *calçada* era todo o espaço calçado que incluía também a *rua*. Consultando o dicionário *Le Robert Historique* (2000), para o verbete *trottoir*, Orlandi (2003) nos diz que a locução seiscentista “*estar na calçada*”, “*ser objeto de atenção pública*” passa a ser empregada sozinha, no século XVII, para “designar um espaço elevado, cuidado, ao lado de uma rua para uso do pedestre (1625)” e se expande, no século XIX, “com a generalização desse tipo de acostamento.” Aqui, portanto, inaugura-se o eixo de acontecimentos urbanos, através das expressões “*estar na calçada*”, “*ser objeto de atenção pública*”, ao mesmo tempo em que aparece o *pedestre* nomeado como o sujeito da cidade para quem se destina esse espaço, designado como *um espaço elevado*, diferenciando-se de *rua*, não inserido nesta, mas correndo ao seu lado.

No entanto, prossegue a autora, esse valor de encontro público, de passagem atribuído à calçada, esvaneceu-se em face de “outras conotações que dependem das de rua”. Dessa maneira, ao ser empregada com feições modernas, no século XIX, a palavra *trottoir* passa a designar o próprio ato de se prostituir, arraigando-se na expressão *fazer o trottoir*, numa designação pejorativa do espaço outrora destinado ao passeio e à exposição pública apenas.

Em seu *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, de 1913, Candido de Figueiredo define *calçada* em suas características particulares, como *íngreme* e *empedrada*, voltando a se conformar como um espaço único calçado, que engloba a *rua (caminho)*, numa indistinção para pedestres ou veículos.

**calçada,**<sup>1</sup> *f.* Caminho ou rua empedrada. Rua íngreme.  
(De *calçar*)

No *Novo Dicionário Básico da Língua Portuguesa* (FERREIRA, 1995), encontramos as seguintes definições para o verbete *calçada*:

**calçada.** *S.f.* **1.** Caminho ou rua revestida de pedras. **2.** *Bras.* Caminho pavimentado para pedestres, quase sempre mais alto que a parte da rua destinada aos veículos, e, geralmente, limitado pelo meio-fio; passeio.

Notamos que a palavra *pedestres* surge designando os sujeitos a quem se destina o espaço, aqueles que se locomovem a pé, aqui já caracterizado como *quase sempre mais alto que a parte da rua destinada aos veículos*. A *rua*, então, aparece, pela primeira vez, como lugar específico para *veículos*, fazendo o contraponto com o *pedestre*, designando a separação entre o espaço específico para o movimento com os pés e aquele destinado à velocidade automotora. Já *passeio*, por sua vez, comparece para qualificar a calçada como um espaço para as práticas sociais, onde o convívio acontece, o que nos permite falar, então, em *passeio público*.

Servindo-nos das modernas tecnologias, consultamos o *Dicionário Eletrônico Aulete* (2012) para o verbete *calçada*, e encontramos as seguintes definições:

**(cal.ça.da) sf.1.** Parte lateral de uma rua e ao longo dela, ger. junto aos prédios de ambos os lados, pavimentada, ger. mais alta que a parte central da rua por onde transitam os veículos, e reservada aos pedestres; PASSEIO. **2.** *Bras.* Trecho pavimentado junto às paredes externas de um edifício. **3.** Rua ou caminho pavimentados com pedras, paralelepípedos etc.

Novamente, o espaço aparece designado como *rua* ou *caminho*, especificamente para pedestres, à margem das ruas, destinadas de modo exclusivo para os carros, o que revela certa ordenação da cidade. Na segunda definição, temos, pela primeira vez, a colocação *paredes externas de um edifício*, o que nos remete à dualidade público/privado, definida aqui pela parede que separa o edifício (privado) do espaço calçado (público), onde as práticas sociais, movimento, relações, manifestações acontecem nesses vãos da cidade, enfatizados através das letras maiúsculas que apresentam a palavra *passeio*. Ouvimos ecoar a voz de um discurso urbanístico, a partir das palavras *paredes externas* e *edifício*, num gesto de separação reguladora dos espaços da cidade, ou seja, o limite fluido entre os que ficam do lado de dentro e os que estão do lado de fora. Portanto, nesses dicionários, as calçadas aparecem a partir da posição de quem organiza, constrói e administra a cidade.

Colocando em causa, agora, a palavra *passeio*, encontramos-la definida, no dicionário de Bluteau (1712), segundo critérios corporais e espaciais. Pelo primeiro critério, ela aparece como *compassado movimento do corpo dirigido a fazer exercício*, trazendo para a cena as palavras *movimento* e *exercício*, ligadas ao ato de *passear*, este considerado somente como

indício de cuidado e da aplicação da alma ocupada em coisa de importância. Pelo segundo critério, passeio é o lugar do passeio, do passear, por onde o corpo se movimenta em exercício, o espaço específico da cidade para esse fim. Portanto, caminhar é um exercício do corpo e da alma e deve ser realizado num espaço específico da cidade distinto do espaço dos veículos rodantes.

**PASSEYO**, ou **Pásseo**. Compásado movimento do corpo humano dirigido a fazer exercício. O passear só, he indício de cuydado, & da applicação da alma, occupada em cousa de importancia. *Ambulamur aliquando, cum cogitationibus detinemur*, diz S. Pedro Damião. Querendo o Senhor fallar ao povo, no Templo, da eterna predestinação, diz o Euangelista S. João *cap. 10. 23.* que andava passeando: *Ambulabat Jesus in Templo in porticu Salomonis.* O passeyo Helpanhol he huma cerimonia de volta-caras, & hum mysterio cortezaõ, que difficilmente se dá a entender aos estrangeyros. Quando o passeyo he de dous, ou tres, voltaõ com os rostos sempre iguaes, não virando as costas hum ao outro, (como fazem no Norte,) & os que recebem em huma volta a mão direyta, a dão na outra aos que trouxeraõ à esquerda. Se são muytos, ou se dividem no meyo ao voltar para ficarem todos de rosto; ou se ha lugar para isso, voltaõ em ala, ficando o primeyro da mão direyta, o ultimo da esquerda, na volta do passeyo. O que entra de novo, faz primeyro cortezia aos que andão nelle; & elles abrindo-a lhe devem offerecer no meyo o lugar da mão direyta; que elle não aceytará, senão o ultimo da esquerda, por não romper a ala, & porque na volta fica logo com o que na entrada lhe offerecem. *Ambulatio, deambulatio, inambulatio, onis. Fem. Cic.*

Hum pequeno passeyo. *Ambulatiuncula, a. Fem. Cic. Cum unâ mehercle ambulatiunculâ, atque uno sermone nostro omnes fructus provinciae, non confero. Cic. Id est,* Por certo que mais estimo hum pequeno passeyo dos nofsos, & hũa nosfa conferencia, que todos os frutos da Provincia.

Deu tres, ou quatro passeyos. *Binam, aut quartam ambulationem confecit.* Depois de ter dado dous passeyos. *Duobus spatiis confectis. Cic.*

**Passeyo**. O lugar do passeyo. *Ambulatio, onis, Fem. Ambulacrum, i. Neut. Spatiū, ii. Neut. Cic.* Passeyo descuberto. *Subdialis inambulatio. Plin. Subdiale ambulacrum, aperta, ou hypæthra ambulatio. Xistum, i. Neut. Sueton. Vitruv.* Passeyo cuberto. *Tecta ambulatio. Cic. Inambulatio umbrosis operculis opacata. Plin. lib. 14 cap. 1.* No dia seguinte depois que os mais velhos tomáraõ o delcanço, que bastava, disse que se achassem no passeyo, &c. *Postero die, cum maiores natu satis quiescissent, inambulationem ventum esse dicebat, &c. Cic.* (Com seus passeyos, & ruas, que as dividem. *Histor. de S. Domingos, 2. part. fol. 57. col. 1.*)

**PASSEIRO**. *Vid. Panceiro, ou Pacento.*

**PASSENTO**. Papêl passento. Aquelle que repassa, & revê. *Charta bibula, a. Fem. Plin. Jun. Bibula papyrus. Lucan.*

**PASSI-**

Moraes (1789) traz para *passeio* também uma dupla definição, tal como colocada por Bluteau (1712): o movimento e o lugar por onde se passeia. Porém, aqui, uma diferença com relação ao corpo se faz presente, pois este é considerado apenas em seu *movimento de andar e mover os passos*, não mais como exercício corporal ou da alma, como havia considerado o dicionário precedente. Aparecem, pela primeira vez, o verbo *andar* e o substantivo *passos*, indicando a ação do sujeito e o instrumento que propicia essa ação, atrelados à questão do movimento. Quanto ao lugar onde se pratica essa ação, a de passear (andar pelos passos), aparece um novo espaço – o *jardim* – que estabelece um local diferente daquele primeiro, que ladeia uma rua, para se caminhar, remetendo-nos, então, à questão do lazer - caminhar para se distrair (no jardim). Além do corpo e do lugar, Moraes (1789) coloca, na sequência, o verbete *passeiro*, designando aquele *que anda a passos, que vai no seu passo a passo, vagaroso*, necessitando, portanto, de um espaço próprio para a realização desse movimento.

PASSÊIO, s. m. O acto de passear. §. O modo de andar, e mover os passos: v. g. e deixando o passeio, em que vinhão, tomá-lo outro mais apressado. Palm. P. 2. c. 39. Sa. Mir, Vilhalp. A. 5. sc. 8. " que despejo, que recacho, que passeio. " §. O lugar, ou jardim, onde se passeya. Sousa. (Passeyo melhor ortogr.)  
 PASSÊIRO, adj. Que anda a passo. §. Que vái seu pass'a passo, vagaroso. §. Passento.

Em dicionários mais recentes, como o de Ferreira (1995), *passeio* é definido como

**passeio.** S. m. **1.** Ato ou efeito de passear. **2.** O percurso de certa extensão de caminho, para exercício ou por divertimento. **3.** Lugar onde habitualmente se passeia. **4.** Caminho um pouco elevado que ladeia as ruas junto às casas e se destina ao trânsito dos pedestres; calçada. **5.** Distância curta.

Aqui, aparecem todos os sentidos que foram, ao longo dos séculos, sendo atribuídos à palavra *passeio*. Em primeiro lugar, aparece o *ato de passear*, seguido da definição que o coloca como o *lugar*, com uma determinada dimensão, onde esse ato se consolida, por *divertimento* ou *exercício*, o que também vimos em Bluteau (1712), no *compassado movimento do corpo dirigido a fazer exercício* e em Moraes (1789), no *jardim* como indicador do divertimento, do lazer. Na sequência, Ferreira (1995) coloca a definição de passeio como sendo *o caminho um pouco elevado que ladeia as ruas junto às casas e se destina ao trânsito dos pedestres*, conceito que traz a palavra *caminho*, já utilizada por Figueiredo (1913) para caracterizar o verbete *calçada*. Nessa medida, portanto, *passeio* e



*calçada* se fundem num mesmo espaço urbano, aquele que se destina especificamente ao *trânsito de pedestres*, nomeações que surgem para o *movimento* e os *sujeitos* implicados nesse lugar da cidade.

Algo semelhante encontramos no *Dicionário Eletrônico Aulete* (2012) para a definição de *passeio*:

**(pas.sei.o) sm.** **1.** Ação ou resultado de passear. **2.** Ação de percorrer ou de fazer percorrer uma certa extensão de caminho para exercício ou por divertimento. **3.** Local propício para passear. **4.** Caminho curto, pequena distância. **5.** Parte lateral, ger. mais elevada, de algumas ruas, destinada ao trânsito exclusivo de pedestres; CALÇADA. **6.** Lugar onde se passeia; praça, largo, jardim, destinado ao exercício ou ao passeio (passeio público).

Nas definições para *passeio*, Aulete (2012) acrescenta a denominação *passeio público*, instaurando aqui, pela primeira vez, a característica específica desse espaço, aquele onde os sujeitos ficam expostos à observação e à vista de todos no espaço público, englobando não somente as calçadas, mas também a *praça*, o *largo*, o *jardim*. Envolvendo a questão do *movimento*, todos os critérios levados em conta pelos dicionários, tanto o do corpo quanto o do espaço urbano, se fundem na metáfora *circulação urbana*, na qual a cidade aparece fortemente representada no seu planejamento como um sistema orgânico organizado através da divisão dos seus espaços entre *morar e circular*. Para circular, há lugares específicos para os pedestres, sujeitos que se movimentam a pé, e para os veículos, nomeados, em todos os dicionários consultados, como *calçada*, *passeio público*, para os primeiros, e *rua*, para os segundos.

Calçada ou passeio, ambas as denominações para o espaço do caminhar, implicam também em definições técnicas, como a que encontramos em Yázigí (2000) para as calçadas:

Entende-se por calçada, o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio fio, superfície esta usualmente situada cerca de 17 centímetros acima do leito carroçável das vias urbanas. Sua denominação mais correta é a de passeio, mas consagrou-se como calçada devido a alguns fatos históricos. Primitivamente, em São Paulo, suas ruas não tinham qualquer tipo de pavimentação e todo seu espaço era destinado à circulação de pessoas, cavalos ou veículos traçados por animais, sem separação entre uns e outros. Nesta época, chamava-se calçada ou calçadinha, uma faixa horizontal empedrada, de pequena largura, rente à parede externa da construção, destinada a proteger as fundações da infiltração de águas pluviais – de onde, talvez, tenha vindo a atual denominação. E, na medida em que os beirais avançavam sobre a mesma, servia de passagem protegida para o pedestre, nos trechos em que existia. O leito carroçável era de terra ou ensaibrado. Quando este passa a ser pavimentado, calçado com pedras, o todo recebe a denominação de calçada.

Embora apareça no Plano Diretor das cidades a palavra “passeio público” como o lugar destinado ao movimento dos pedestres, para o Código de Trânsito Brasileiro, existe diferença entre calçada e passeio, discriminando em seu Anexo 1 essa diferenciação, como sendo a calçada a “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins” e o passeio como “parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.”

Entre definições técnicas e de dicionários, podemos, de forma resumida, dizer que enquanto a calçada, por sua historicidade, remete à ação de pisar, de calcar, numa característica mais utilitária do espaço, centrada no pedestre, o termo passeio se atrela a uma atividade de desfrute do lugar no momento do caminhar, do flunar, da deambulação, movimentos que permitem sentir o local pelos sentidos, que terão seus efeitos sobre os sujeitos que o experimentam.

### **Passeando pela História**

Passeio ou passeio/calçada é um caminho para pedestres que bordejia uma rua, geralmente, incluído no domínio público. Curiosamente, as calçadas com pavimento já existiam nos assim chamados povos tribais, como superfície que servia para a execução dos rituais religiosos e de poder. Conhecidos desde a Antiguidade, e raros durante a Idade Média, os passeios foram reintroduzidos na Inglaterra no século XVIII e, no Brasil, o calçamento foi um critério sempre mencionado pelos viajantes, quando queriam aferir o grau de civilização de um lugar: se existia ou não, seu estado de manutenção ou tipo de revestimento. Mas, devido à prática de reaproveitamento da pedra para novas construções, são poucos os exemplares de calçadas antigas que chegaram aos nossos dias em bom estado de conservação e hoje elas constituem um lugar importante no espaço público urbano, com atividades comerciais a ocupar parte da sua extensão (YÁZIGI, 2000).

Na configuração urbana da nossa modernidade, continua o autor, as vias frequentemente possuem esse espaço anexo, desenhado especialmente para o trânsito de pedestres – as calçadas – havendo, ainda, passeios não associados a uma via, usados somente

por pedestres, particularmente ambulantes, andarilhos e excursionistas, denominados de *calçadas*. Porém, nem sempre houve essa divisão dos espaços de circulação, embora haja registros de calçadas em algumas cidades da Antiguidade, conforme nos diz D'Ottaviano (2001), que separavam o tráfego de pedestres da área de circulação dos veículos tracionados por animais, com velocidade superior àquela de quem andava a pé, como era o caso de Roma:

As ruas eram construídas separando leito carroçável para veículos e calçadas para pedestres. As calçadas eram elevadas 45 centímetros em relação ao nível da rua, como medida de segurança para os pedestres. Nos cruzamentos, grandes pedras eram colocadas, atravessando o leito carroçável, para a travessia segura de pedestres (p. 31).

Tal preocupação também se verifica nas ruas de Pompéia, atestada até hoje por suas ruínas, nas quais se observam os caminhos e as pedras de passagem para os pedestres, nos cruzamentos e ao longo das ruas.

A existência de calçadas elevadas para o trânsito de pedestres é observada na maioria das ruas. As calçadas eram elevadas meio metro em relação ao leito carroçável e, nos cruzamentos, nele existiam grandes pedras, transformando a travessia de pedestres numa travessia em nível (D'OTTAVIANO, 2001, p. 31).



Figura 1 - Rua de Pompéia, com pedras para travessia em nível para pedestres.



Figura 2 - Travessia em nível nas ruas de Pompeia.



Figura 3 - Travessia em nível, em Pompeia.

Na Idade Média, entretanto, essa separação foi totalmente esquecida na tortuosidade das ruas dos burgos, pois o traçado urbano das cidades era definido a partir das muralhas do castelo feudal ou da ocupação informal das edificações junto a ele que, por questões de estratégia, ficava reservado o espaço viário apenas para a circulação de pessoas e de mercadorias.



Figuras 4 e 5 - Toledo e Gênova, duas cidades medievais semelhantes em sua configuração.

Segundo Benévolo (1993), as cidades medievais eram o resultado de defesas contra invasões, onde a religião ocupava um papel preponderante, e cujo mercado central abrangia o comércio que, aos poucos, ia sendo retomado para a venda dos produtos agrícolas, do artesanato e de atividades esquecidas do passado. Não havia plano prévio de ocupação urbana, o desenho da cidade era feito seguindo a espontaneidade gerada pelas necessidades de seus moradores e, assim, “as cidades medievais têm todas as formas possíveis e se adaptam livremente a todas as circunstâncias [...]” (ibidem). Na passagem da Idade Média para o

Renascimento, uma nova classe social começa a aparecer, na Europa, centrada na busca do lucro resultante das transações comerciais – a burguesia, que vai ser responsável, também, por um renascimento urbano e por uma mudança considerável do poder nas cidades.

Nas palavras de Rolnik (2012), essa reviravolta nas forças políticas é decorrente da inserção desse grupo social, ligado diretamente ao acúmulo de capital, nas esferas dominantes. Portanto, esse poder que emerge da burguesia vai favorecer, cada vez mais, o acúmulo de capital concentrado nas mãos desse grupo, desencadeando uma pressão dessa classe sobre o Estado, para maximizar o retorno de rendimentos e de investimentos advindos do próprio espaço urbano, que acaba por se tornar, também, um campo lucrativo. O capitalismo e sua lógica, então, passam a ser a medida que vai conduzir a política de ocupação urbana, expressa também na intervenção do Estado, dividindo a cidade em lotes geométricos, que facilitam a atribuição de preços, conforme as suas dimensões.

Para que essa intervenção possa se fazer, continua a autora, todo um aparelho de Estado é organizado para que ele atue na cidade capitalista, trazendo como característica a emergência do plano, “intervenção previamente projetada e calculada, cujo desdobramento na história da cidade vai acabar desembocando na prática do planejamento urbano, tal como conhecemos hoje”. Esse gesto de planificar a cidade traz em sua essência a visão utilitária desse espaço, que funcionaria mecanicamente como a engrenagem de um relógio, tal qual apresentada por artistas e escritores da época nas utopias, cidades imaginárias descritas por eles em esboços, das quais a mais famosa é a *Ilha da Utopia*, de Thomas Morus. Nela, a perfeição do mecanismo é descrita ricamente em detalhes, através de ruas largas e retas, que permitem a passagem e a circulação do ar e do tráfego, zoneamento funcional que vai separar a área residencial da área industrial e demarcar as áreas verdes no interior da cidade, tudo num desenho simétrico, regular, preciso e ordenado (op. cit.). A obra de Morus é considerada um dos mais detalhados projetos de cidades ideais dentre muitos que surgiram na época, pelas mãos de tratadistas e de arquitetos, como Vitruvius, Campanella e Da Vinci, mas que não se tornaram realidade, apesar de todos os esforços dispensados na realização de tais projetos.

No entanto, não podemos deixar de salientar a sua importância no que tange a elaboração de um programa de intervenção do Estado na cidade que, segundo Rolnik (2012), ainda hoje é visto no planejamento computadorizado. Segundo a autora, são em número de quatro os princípios intervencionistas, que se repetem contemporaneamente nos projetos das cidades, a saber:

O primeiro é a leitura mecânica de cidade – a cidade como circulação de fluxos –, de pedestres, de veículos, de tropas, de cargas ou de ventos. O segundo é a ideia de ordenação matemática – a regularidade e repetição – como base da racionalização na produção do espaço. Ainda um terceiro pressuposto é a ideia de que uma cidade planejada é uma cidade sem males, utopia que até hoje seduz os defensores do planejamento urbano. E, finalmente, nas utopias está esboçada a possibilidade de o Estado poder controlar a cidade, através do esquadramento e domínio de seus espaços. (ROLNIK, 2012, p. 64).

Nessa medida, então, com o advento do Renascimento e com a ascensão da burguesia como classe de poder decorrente do acúmulo de capital, as cidades medievais, em suas estruturas orgânicas, não acomodavam mais a dinâmica da vida urbana de então, que passa a exigir dos espaços citadinos uma nova configuração. As dimensões e traçados viários que a Idade Média legou em suas cidades já não atendiam mais à demanda renascentista, pois inviabilizavam a circulação de pessoas e de carroças mais velozes para o transporte das mercadorias, fato desencadeador de um processo de transformação urbana que levou à adoção de um traçado mais retilíneo e regular, incrementado pelo uso das carruagens e pela necessidade de estacioná-las.

Para resolver essa questão, algumas soluções diferenciadas foram estabelecidas, como a retomada de espaços viários mais amplos, como os utilizados na Antiguidade e a divisão da urbe em espaços para pedestres e para veículos, tomando por base o problema do fluxo na cidade. Em seu *Código Atlântico*, Leonardo da Vinci elabora uma proposta revolucionária sobre essa matéria, levando em conta conceitos de segregação social, em que a nobreza circularia num nível mais alto, separada de forma total do trânsito veicular, enquanto que a população andaria num nível mais abaixo, junto aos carros, constituindo a rede de vias de serviço e canais para transporte de mercadorias e fornecimento de água (MALATESTA, 2007). Essa ideia de divisão espacial pelo critério de segregação social retornou com a arquitetura moderna, bem como a divisão da cidade em áreas de fluxos diferenciadas, para pedestres e veículos. Em sua proposta, Da Vinci escreveu que

[...] pelas ruas altas não devem passar os carros nem coisas semelhantes; assim pois, será só para os gentis-homens; pelas baixas devem passar carros e outras cargas para uso e comodidade do povo [...] Pelas vias subterrâneas devem evacuar os resíduos e demais coisas fétidas. (DA VINCI, O Código Atlântico).



Figura 6 - Da Vinci, proposta de separação de fluxos.

Segundo D’Ottaviano (2001), há registros de que a cidade de Roma sofreu vários problemas de circulação com o retorno da sede do papado para lá, pois era intenso o fluxo de peregrinos transitando a pé e a falta de espaço urbano para acomodá-los. Acidentes eram, portanto, comuns, como a queda de pessoas no Rio Tevere no momento de travessia de uma ponte, devido ao excesso de pedestres e a escassez de espaços por onde passar. Sisto V, com o seu plano viário, resolveu esse dilema, incorporando o “primeiro ideário de vias e calçadas amplas”, que possibilitaram a circulação de pedestres e de carruagens, solucionando até o problema de onde estacioná-las (op. cit.).

Com o passar dos anos, muitas cidades tiveram suas antigas muralhas derrubadas e suas ruas tortuosas modificadas por um traçado mais retilíneo e regular, com a separação física entre os espaços para se andar a pé e os destinados aos veículos, promovida pela diferenciação de nível e de pavimento específico para cada função. Um bom exemplo disso foi a reconstrução da cidade de Londres, após o incêndio de 1666, cuja proposta, envolvendo o sistema viário, era de pistas específicas para os pedestres, situadas num nível mais elevado em relação ao espaço veicular e outras destinadas exclusivamente para os carros. Com o Westminster Paving Act, de 1762, a pavimentação das ruas, até então a cargo dos moradores, passa a ser de responsabilidade municipal, o que vai resultar em calçadas mais regulares, executadas com maior cuidado e com o emprego de melhores materiais. Antes desse ato, as calçadas eram separadas do leito carroçável por postes de madeiras, para se evitar o estacionamento sobre elas e, com essa medida, ficam, de uma vez por todas, separadas as

calçadas das vias de circulação de veículos, pela obrigatoriedade de colocação de guias e sarjetas como marcos divisórios dessas espacialidades (MALATESTA, 2007).

No período Iluminista, a associação da função sanitária com a circulação vai proporcionar um novo desenho urbano que será praticado por cientistas sanitários e arquitetos que vislumbram a cidade para além de seus monumentos. Essa parceria desembocará em melhoria na qualidade de vida da população, uma vez que vai se servir dos recursos que o meio ambiente oferece, tais como a posição dos ventos, a localização das nascentes e dos cursos d'água, promovendo, também, numa ação conjunta, a higienização da cidade, através de cuidadosos estudos sobre a limpeza das áreas públicas e a captação do esgoto urbano (MALATESTA, 2007).

Conforme nos diz D'Ottaviano (2001), com o hábito burguês de passear a pé pela cidade, a questão da limpeza e da conservação das vias urbanas passou a ser elemento importante a ser levado na direção de novas ações para a manutenção e para a existência do calçamento. Mas, prossegue a autora, devido a várias reclamações dos transeuntes sobre as atitudes dos cocheiros em jogar lama neles, a ideia das ruas porticadas é colocada novamente em prática, uma vez que vários casos de pedestres pisoteados em ruas onde não havia esse tipo de separação física foram registrados na época. Outra proposta para a solução desse problema era a da divisão da rua em três partes, separadas por duas sarjetas, sendo que a via central seria destinada aos veículos e as outras duas, ao longo das edificações, reservadas aos transeuntes, distintas da via central pela colocação de bordas espaçadas para evitar atropelamentos ou enlameamento provocados pelas rodas dos veículos, ficando a cargo de quem ia a pé o cuidado somente na travessia da rua (op.cit.).



Figura 7 - Ruas enlameadas de Londres.



A Revolução Industrial faz com que as cidades passem a conviver com outros tipos de problemas, decorrentes do aumento populacional que, por consequência, vai comprometer a saúde pública, cujas causas se localizam nas péssimas condições de moradia e de limpeza dos bairros pobres. Preocupações com a higiene e com o conforto, portanto, vão somar-se à tendência de um planejamento urbano que privilegia o viário, ao mesmo tempo em que a vida e os espaços urbanos passam a ser considerados e regulamentados pela ótica liberal da valorização da economia e do dinheiro. Nessa medida, as redes de esgoto e de iluminação pública a gás vão se estender ao longo das ruas, numa busca constante, não só do embelezamento do espaço urbano, mas também da melhoria do tráfego que, segundo Munford (1982), acabou por sacrificar a cidade “na nova planta: a rua, não mais a vizinhança ou o bairro, passou a ser a unidade de planejamento”.

Assim, a intervenção na cidade como um todo se fez necessária para definir de forma definitiva as áreas destinadas aos pedestres e aos veículos, através da confecção de calçadas laterais, para quem se deslocava a pé, e os sentidos de direção para a circulação do tráfego de carros. Algumas cidades confeccionam as calçadas para o plantio de árvores e não para a segurança dos pedestres, como é o caso de Paris que, em 1830, teve esses primeiros espaços construídos. Munford (1982) nos diz que até o século XVIII, eram comuns os relatos sobre a circulação concomitante de carruagens, cavalos e pedestres no mesmo espaço:

“Atenção para as carruagens! – exclamava Mercier, no seu Tableau de Paris do século XVIII: - Eis que vem o médico vestido de preto no seu carrinho, o mestre de baile no seu cabriolet, o mestre esgrimista no seu diable – e o príncipe atrás de seis cavalos a galope, como se estivesse em campo aberto [...] As rodas ameaçadoras dos ricos arrogantes correm tão rapidamente como sempre e por pedras manchadas com o sangue de suas vítimas infelizes.” Não se imagine que o perigo estivesse sendo exagerado: na França, a diligência, introduzida no século XVII, matava mais pessoas, anualmente, do que a estrada de ferro, que surgiu depois dela. (MUNFORD, 1982, p. 499).

Levando em conta as palavras do autor, parece que a posse de um veículo, seja ele qual for, traz, constitutivamente em seu bojo, as relações de força que até hoje se veem pelos espaços da urbe. Mas, foi ele, o carro, quem ditou a remodelação e a modernização de Paris, levada a efeito por Haussman, que interveio e reestruturou todo o sistema viário da cidade, abrindo grandes e largas avenidas, com a adoção do sistema radioconcêntrico, considerado o mais adequado às necessidades de aeração e higiene, além de atender à demanda urbana de circulação (MALATESTA, 2007). Em decorrência desse processo interventivo, a instalação de calçadas passa a ser, por lei, obrigatória, a partir de 1845, sendo os custos repartidos de

forma igualitária entre o poder público e o proprietário, ampliando-se também, em quilômetros, o número de calçadas construídas a partir de então, separando-se de vez, em Paris, o pedestre dos veículos. A amplitude desses espaços, somada às ideias de salubridade e aos bulevares arborizados, bem calçados e iluminados à noite, fez aparecer os cafés e os restaurantes, decorrentes do uso constante do “trottoir” pela burguesia (op. cit.).



Figura 8 - Bulevares parisienses e as calçadas, de Haussman.

Como toda intervenção, a proposta de Haussman gerou adeptos e opositores, após a sua consolidação como um modelo que destruía para, em seguida, remodelar. Os primeiros apoiavam o urbanismo progressista das grandes remodelações urbanas, que se estruturavam sobre uma rede viária, defendendo a modernidade e os meios de produção em série, o chamado “fordismo”. Já os culturalistas, assim nomeados por defenderem a preservação do caráter histórico e cultural das antigas cidades, opunham-se a um tal intervencionismo, exaltando a importância da consciência individual, numa oposição declarada à visão do homem como máquina (MALATESTA, 2007).



Figura 9 - O sistema radioconcêntrico, de Haussman, em Paris.

Camillo Sitte (1992) questionou a configuração das cidades modernas, designando-as como “monótonas, excessivamente simétricas e criadoras de espaços desarticulados”, problematizando, também, as soluções viárias modernas que vão envolver o pedestre. Escreve ele que

[...] A situação é ainda pior para os pedestres. A cada cem passos são obrigados a sair da calçada para atravessar uma ou outra rua e não têm condições de prestar a devida atenção à esquerda e à direita por onde passam os veículos vindos de todas as direções. Falta-lhes a proteção natural de uma série contínua de fachadas. Em toda cidade onde existe o curso (calçada), pode-se observar que, instintivamente, foi escolhida como proteção lateral uma fileira contínua de casas, pois, caso contrário, todo o prazer do local seria comprometido pela necessidade constante de se atentar aos cruzamentos [...] Para os pedestres este é o lugar perigoso, e, para sanar os riscos mais iminentes, constrói-se uma ilhota de segurança, bem ao meio, sobre um pedaço de calçada redondo, em cujo centro eleva-se um belo lampião de gás, como um farol em meio às ondas bravias do oceano de veículos. Esta ilhota de segurança, com seu lampião de gás, talvez seja a invenção mais grandiosa e original da construção urbana moderna. A despeito de todo esse aparato de segurança, apenas pessoas vigorosas podem atravessar tais cruzamentos, enquanto as mais idosas e frágeis são obrigadas a fazer um grande desvio para evitá-los. (SITTE, 1992, p. 104).

Em suas considerações, o autor aponta a prioridade dada ao tráfego de veículos em detrimento dos passos dos pedestres, que, para se locomoverem, passam a enfrentar problemas de descontinuidade em seus percursos. Essa primazia do carro sobre quem anda a pé permanece até os dias atuais, quando, repetidas vezes, vemos a tentativa de novas soluções para o sistema viário das cidades, levando sempre em consideração, em primeiro lugar, o veículo motorizado, campeão de acidentes urbanos. Mas, com a modernidade, novas propostas vão surgir, para projetar cidades destinadas a serem percorridas totalmente a pé, com as estradas servindo apenas para ligar uma cidade a outra. Esse modelo desponta a partir de experiências com cidades para operários, localizadas próximas a fábricas, ou em áreas rurais, as chamadas Cidades-Jardins (MALATESTA, 2007).

O planejamento dessas cidades adotava o deslocamento a pé como o principal meio de transporte para vencer os espaços internos, que passavam por avenidas, avenidas-parques e bulevares espacialmente projetados de forma adequada para isso. O paradigma da escala humana foi o ponto de partida para a concepção desse tipo de cidade, sendo que, para o trânsito entre cidades vizinhas ou mais distantes, o transporte ferroviário ou o automóvel seriam utilizados. No entanto, a adoção dessa escala impunha restrições à cidade, pois acabava limitando o seu tamanho, imputando-lhe uma dependência a cidades maiores para a sua sustentabilidade (ibidem).

Esse tipo de cidade foi a inspiração para o surgimento de muitos bairros que segregavam o modo de locomoção a pé em relação ao motorizado, através de uma modelagem viária chamada de cul-de-sacs, ou "balão de retorno", espaço ampliado em que terminavam as ruas sem saída, aparecendo como solução adequada para os automóveis retornarem ao sentido oposto à sua direção, permitindo a mínima interferência possível do tráfego sobre as residências e os pedestres. Dessa maneira, veículos e transeuntes não se enfrentavam, já que somente passavam um pelo outro em níveis diferenciados. Ottoni (1984) diz que “a separação do tráfego de pedestres e veículos é cuidadosamente projetada entre as quadras, possibilitando ao pedestre circular pela cidade com grande independência do automóvel”.



Figura 10 - Um exemplo de cul-de-sacs (balão de retorno).

No início do século XX, a divisão do espaço urbano entre os automóveis e os pedestres experimenta um certo conflito, devido à ocorrência constante de atropelamentos face ao aumento do número de automóveis, nas cidades, e dos bondes elétricos para o transporte público. Disso, advém uma categorização quanto ao uso da via, atestada por uma carta escrita por Monteiro Lobato a seu amigo Godofredo Rangel e que nos remete às relações de força entre quem vai motorizado e quem anda a pé, como pontuado anteriormente. Escreve ele:

*[...] Depois da mudança, meti-me em automobilismo. Comprei um Ford e já ando a perturbar o trânsito da cidade. Ontem veio o primeiro tranco numa carroça, mas ainda não esmaguei nenhum pedestre. Curiosa a mudança de mentalidade que o automóvel ocasiona. O pedestre passa a ser uma raça vil e desprezível, cuja única função é atravessar as ruas. Quem adquire um auto, promove-se de “pedestre” a “rodante” – e passa a desprezar os miseráveis pedestres que se arrastam pelas superfícies como lagartas.*

*Quando estropia um pedestre, a sensação do rodante é de que libertou o mundo de um embaraço. E diz Felinto Lopes que, quando um chauffeur de praça vê vários pedestres formando um grupo na rua, infalivelmente lança o auto em cima, “porque mata dois ou três com a mesma gasolina”.*

A carta de Lobato, logo de início, nos revela a inscrição social do sujeito enunciativo, evidenciada pelo vocabulário utilizado no texto, de tal forma significativo para a constituição do sujeito discursivo que, durante a leitura, marcará a mudança de sua condição sócio-histórica de *pedestre* a *rodante*, graças à aquisição de um *Ford*. Começa ele se posicionando

através do verbo na primeira pessoa do singular – *eu* – e com os substantivos *mudança* e *automobilismo*, retomados, na sequência, pelo verbo *perturbar* e pelo substantivo *trânsito*, acompanhado por seu adjunto adnominal *da cidade*. Portanto, a mudança que se pratica no sujeito é possibilitada pela *máquina* e sua *velocidade*, sinal dos tempos modernos, termos que reaparecerão em outros que lhe remetem à ideia, como *carroça*, *pedestre* e *tranco*. Assim, o veículo *carroça* remete a *automóvel* e *Ford*, enquanto *tranco* nos leva até *perturbar o trânsito* e *pedestre* aparece como o lugar da lentidão, em contraponto à velocidade da máquina e também como a posição ocupada anteriormente pelo sujeito enunciador, que vem através do substantivo *mudança*. Dessa maneira, o enunciador desloca sua posição de *caminhante* para *rodante*, pelo fato de aderir ao automobilismo em contraposição ao andar a pé, meio de transporte este do qual se servia anteriormente para se deslocar na cidade. Notamos que os termos *carroça* e *pedestres* estão para o enunciador como entraves do passado que se interpõem, no presente, em seu caminho, o da velocidade, cuja máquina (violenta) pode esmagar (mas ele ainda não o fez) quem caminha, aquele que destoa na modernidade que o automóvel representa.

Em seguida, encontramos novamente o substantivo *mudança* agora adjetivado por *mentalidade* – mudança de mentalidade ocasionada pelo automóvel – da qual decorre a qualificação do *pedestre* como *raça vil e desprezível*, em que pese o emprego do substantivo *raça* (nome que generaliza), separando *motorista* de *pedestre*, isto é, “sujeitos distintos” da/na cidade, pela mediação do carro. Ele acrescenta, ainda, que o pedestre é um ser inútil, não tem nenhuma função urbana a não ser atravessar as ruas. Até este momento, o enunciador diz a partir de sua “nova” posição, caracterizada por sua condição sócio-histórica, passando de pedestre a motorista e é desse lugar que ele fala sobre o automóvel, a velocidade, o pedestre e as ruas.

Levando em conta o aspecto linguístico, no decorrer do texto o enunciador passa a empregar *pronomes indefinidos* e *verbos na terceira pessoa*, marcando, assim, a generalização de uma posição que se ancora na velocidade e na máquina, inscrevendo-se num espaço sócio-histórico específico – a cidade: “Quem adquire um auto [...]”, “promove-se”, “[...] e passa a desprezar”. Agrega, nesse mesmo movimento, mais um adjetivo pejorativo – *miseráveis* - aos pedestres, fazendo retornar a qualificação *desprezíveis* pelo verbo *desprezar*. O sujeito passa de *pedestre* a *rodante*, isto é, o primeiro é tomado numa situação inferior em relação ao segundo, não tendo sequer espaço para andar, metaforicamente designado como *lagartas que se arrastam pelas superfícies* da cidade. Sai da própria condição de sua

humanidade e passa a ser *vermes* que se *esmagam* no espaço urbano, porque atrapalham por não possuírem função nenhuma diante da novidade trazida pela máquina veloz.

Enquanto o pedestre aparece metaforizado em inseto rastejante pelos espaços da cidade (devido à própria forma de se locomover), o motorista surge metonimicamente significado pelo particípio ativo *rodante*. Das rodas do carro, emerge aquele que dirige, comanda e trafega utilizando uma velocidade bem superior à do caminhante, porque utiliza a propulsão da máquina – promove-se, arroga-se superior, despreza, esmaga. O pedestre é um estorvo que deve ser eliminado pelo auto para o mundo se livrar de um problema – novamente, aquele que anda a pé é pejorativamente qualificado como *embaraço*, enquanto que o *rodante* é quem vai ironicamente libertar o mundo desse mesmo embaraço, “porque mata dois ou três com a mesma gasolina”.

Dessa forma, no momento em que o enunciador muda da primeira para a terceira pessoa, outras vozes aparecem presentes na generalização que atravessa o substantivo *rodante* e que acaba por englobar, na sequência do texto, o sujeito nomeado *Felinto Lopes* e o *chauffeur* de praça, este representando o modo de agir e de pensar de sua classe. Já que o aspecto formal da língua também revela a inscrição sócio-ideológica dos sujeitos, implicando, portanto, em efeitos de sentido distintos, dizemos que são as vozes de todos os rodantes (inclusive dos motoristas de táxi) que, através da ironia presente no final do texto, marcam o espaço de enunciação, no qual se inscrevem e corroboram dados históricos concernentes à própria constituição da cidade capitalista moderna.

A análise do texto de Monteiro Lobato nos mostra que, diante das novas exigências da modernidade, as cidades precisaram se adequar no que se refere à saúde, habitação, higiene, lazer e, principalmente, à circulação. Para tanto, muitos foram os projetos desenvolvidos por urbanistas àquela época, mas os mais utilizados acabaram sendo os critérios urbanísticos estabelecidos por Haussman. Esses critérios envolviam o traçado reto e quadriculado, cortado por grandes vias em diagonal, ficando a circulação a pé restrita às calçadas que, a partir desse momento, são consolidadas como os espaços que acompanham um esquema viário elaborado para a escala dos modos motorizados, que não é mais a humana (MALATESTA, 2007). Outros urbanistas propuseram, também, projetos alternativos para as calçadas e a movimentação dos pedestres, mas foi Le Corbusier (1992), quem, acima de tudo, vai buscar soluções para os congestionamentos e os dramas dos pedestres, que as grandes cidades já experimentavam na época.

Propunha o urbanista a separação total entre o tráfego motorizado e os pedestres, cujas velocidades totalmente distintas colocavam em xeque o funcionamento da cidade que, para ele, deveria ser como o de uma máquina. Instituiu um traçado viário de geometria retilínea que favorecia a velocidade, sustentando que essas linhas retas também facilitariam a construção de edifícios, a canalização de esgotos e a construção das calçadas. Salienta a fragilidade das calçadas, observando as diferenças gritantes existentes entre o tráfego dos veículos e o dos pedestres. Sobre isso, afirmou que

As calçadas, criadas no tempo dos cavalos e só após a introdução dos coches, para evitar os atropelamentos, são um remédio irrisório desde que as velocidades mecânicas introduziram nas ruas uma verdadeira ameaça de morte [...] as velocidades de pedestres, 4 quilômetros horários e as velocidades mecânicas, 50 a 100 quilômetros horários, devem ser separadas. As habitações serão afastadas das velocidades mecânicas, sendo estas canalizadas para um leito particular, enquanto o pedestre disporá de caminhos diretos ou de caminhos de passeios para eles reservados. (LE CORBUSIER, A Carta de Atenas, parágrafo 60).

Seus conceitos, no entanto, produziram uma cidade planejada com edifícios habitacionais separados dos locais de concentração do tráfego, com os pedestres confinados nos centros comerciais e de lazer. Para Jane Jacobs (2000), Le Corbusier

[...] procurou fazer do planejamento para automóveis um elemento essencial de seu projeto [...] ele traçou grandes artérias de mão única para o trânsito expresso [...] e claro, como os planejadores das Cidades-Jardim, manteve os pedestres fora das ruas e dentro dos parques. (Jacobs, 2000, p. 23).

No decorrer do século XX, entretanto, com o crescimento das cidades e, conseqüentemente, do tráfego motorizado e do número de pedestres, houve a necessidade de se fecharem ruas exclusivamente para quem se locomovia a pé, uma vez que, com o aumento de um fluxo e de outro, os espaços da cidade já não comportavam mais essa demanda. Surgiram, então, os calçadões como áreas exclusivas para pedestres e que, em princípio, atenderiam suas necessidades seguras de locomoção. A cidade de São Paulo experimentou os calçadões, a partir de 1975, possuindo uma grande extensão dessas áreas, porém, ultimamente, esses espaços estão novamente sendo abertos ao tráfego de veículos numa tentativa de reverter o esvaziamento das áreas centrais da cidade e sua desqualificação, sendo hoje significadas como decadentes.



Vimos que, como parte integrante da via pública, a calçada destina-se à circulação, ao movimento, aos encontros, à sociabilidade. Nos dias atuais, elas, ainda se destinam a outras práticas, além da instalação do mobiliário urbano, de postes de sinalização e de vegetação. Em sua configuração física, esse espaço urbano deve possuir largura adequada, ser contínua, harmoniosa e estética, dando segurança ao pedestre no momento de sua caminhada. Pelas normas técnicas de confecção das calçadas, deve-se preservar uma faixa livre de, no mínimo, 1,50 m ao longo delas, sem qualquer interferência ou obstáculo, para que o pedestre tenha assegurado o seu direito de circular pela via com segurança. Também as esquinas, consideradas, hoje, como ponto principal de uma calçada, precisam estar desobstruídas, para permitirem a circulação e a permanência de pedestres, além de possuírem rampas de acesso às faixas de travessia de quem anda a pé.

O cuidado desses espaços, da sua construção à sua manutenção, cabe aos responsáveis pelas casas, prédios, lojas, indústrias ou terrenos localizados em vias públicas que tenham meio-fio. As calçadas em boas condições não são apenas pontos de passagem, mas espaços de convivência entre os sujeitos, sendo que, ao se apresentarem inadequadas ou em más condições de conservação, acabam por trazer prejuízos à mobilidade e à infraestrutura urbanas. Ressaltamos aqui que a mobilidade urbana é um conjunto de políticas que integram os sujeitos que circulam pelo ambiente urbano, inserindo-se no processo de reestruturação das cidades, motivado por projetos de integração, que levam em conta a fruição dos transeuntes.

Nesse sentido, segundo Boareto (2003), os meios de transporte e o movimento livre de barreiras devem fazer parte de políticas públicas baseadas nos sujeitos e não nos veículos. Assim fazendo, promove-se o acesso ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, que não gerem segregação espacial, sejam socialmente inclusivos e ecologicamente sustentáveis. Ainda segundo o autor, a acessibilidade vem sendo definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e de circulação que visam proporcionar o acesso, sobretudo, de pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de alguma deficiência. Portanto, a calçada "ideal" é aquela que oferece condições de um caminhar seguro e confortável, proporcionado pela escolha de pisos adequados, ausência de obstáculos, sem degraus entre os terrenos, com o mobiliário urbano e a vegetação dispostos de forma a não atrapalhar o pedestre e garantir a acessibilidade e a mobilidade nesses espaços.

Sob tais condições históricas de constituição dos espaços urbanos, para veículos e pedestres, a concepção da área destinada para uns e outros aparece atrelada a um modo de funcionamento capitalista de cidade, a partir do Renascimento, onde a velocidade e a

tecnologia sempre estiveram em primeiro lugar para o transporte e o escoamento de mercadorias e obtenção de lucro. Aos pedestres, em princípio amalgamados aos veículos num espaço calçado único, sempre foi destinada uma faixa de passagem que, em sua origem, deveria ser respeitada, mas nunca o foi, e terminou em nossa contemporaneidade sendo invadida também pelo automóvel, juntamente com o comércio informal e outros obstáculos, grandes entraves ao espaço de quem anda a pé.

## AUTORRETRATO

---

*“O mediador diz ao apresentador de imagens: O que você me esconde ao mostrar essa imagem? (...) Mais brilhante é a imagem, mais perturbadora é sua ambiguidade, pois ela é a ambiguidade das profundezas”.*

*Gaston Bachelard*

Como expusemos até aqui, andar a pé, pela urbe, solicita um espaço adequado para essa prática - as calçadas. A própria organização física da cidade, em espaços geométricos, atualmente, passa a caracterizar o gesto de caminhar por ela, destinando ao pedestre sítios específicos, em sua grande maioria, com impedimentos de passagem. A questão do movimento, da circulação, vai esbarrar, assim, no par público/privado, que as sociedades capitalistas elegeram como estruturante, tanto das formas de sociabilidade quanto da espacialidade urbana. Diante desse quadro, portanto, este estudo, ao contemplar o espaço urbano da cidade de Campinas, tomou suas calçadas, para analisá-las do ponto de vista discursivo entre o público e o privado, a fim de que pudéssemos, então, trazer a questão do movimento do pedestre, em meio às obstruções que esses espaços apresentam, quando se precisa andar por eles.

Segundo vários estudiosos, a cidade de Campinas originou-se da caminhada, pois era local de trânsito contínuo de bandeirantes, tropeiros e viajantes, que se dirigiam ao sertão de Goiás. Os três campinhos existentes no meio da densa floresta maravilhavam esses caminhantes, pela abundância de água e de excelentes pastagens, que satisfiziam as necessidades dos animais de carga. Desse modo, pela frequência de viajantes, dois desses campinhos acabaram tecendo o povoamento urbano, que logo se alastraria ao atual complexo norte-sul da cidade.

Fundada em 1774, a Campinas colonial chega à metade do século XIX, segundo Lapa (2008), com uma malha viária mal definida, que incluía ruas curtas bem identificadas pelos moradores, cuja proximidade espacial e conhecimento comunitário - todos se conheciam naquela cidade - não exigia que se nomeassem os espaços, nem que se ampliassem os

caminhos. As relações sociais, prossegue o autor, eram marcadas pela proximidade de quem se via, se tocava, se falava cotidianamente, organizando "esse espaço com suas formas de sociabilidade, adquirindo funções e significados que se aldeiam". Enquanto o perímetro urbano permitia a caminhada, os moradores continuavam a se identificar com a familiaridade próxima de conhecidos e é assim que Campinas continuará por muitos anos, apesar do regramento dos seus espaços e distâncias.

Esse regramento, abertura de ruas, seu traçado, demarcação e construção, cabia ao *arruador* que, na visão de Lapa (2008), foi o responsável pela retificação do desenho urbano da cidade em dois momentos significativos de sua história: primeiro, quando, num movimento sequencial, ela vai deixar de ser colonial para se tornar senhorial (1850) e, num segundo momento, quando se torna burguesa (1870). Em ambos, prossegue o autor, foi necessário acertar o seu desenho urbano, buscando o arruador o traçado geométrico em forma de tabuleiro de xadrez, sem, entretanto, levar em conta o movimento urbano e as preocupações estéticas ligadas ao patrimônio edificado.

A Campinas burguesa, por sua vez, cresce num ritmo diferente e a sua fluidez vai exigir do traçado geométrico novas alterações, que vão sair da rigidez do desenho grelhado, buscando sítios de circulação e praças mais amplas, ditados por uma visão "moderna" do viver urbano. Segundo Lapa (2008, p. 47), percebe-se ainda

uma concepção organicista, que de resto ocorre no urbanismo ocidental, que é o de identificar a funcionalidade da cidade com a do corpo humano. Como também é marcada a "teoria dos meios", adequando Campinas ao meio natural em que foi implantada, recuperando o que responde às suas necessidades e rejeitando o que lhe é nocivo.

Dessa maneira, a cidade, identificada como burguesa, vai buscar o seu melhor aproveitamento e preparo para o futuro, uma vez que não é mais uma cidade de senhores e escravos, mas, sim, de patrões e empregados. Esses sujeitos precisavam, então, diante da nova ordem, "educar os seus sentidos e exercitar-se para o uso das novas formas de convívio social e doméstico que a cidade passa a oferecer-lhes" (ibidem). A impessoalidade das relações sociais numa aglomeração urbana, que se ampliava e se diversificava, vem, dessa maneira, substituir o convívio do conhecimento geral de todos, advindo da Campinas colonial e senhorial, que insistia, ainda em vigorar nela. (ibidem).

Essa aglomeração urbana passou a exigir um espaço específico para se movimentar na cidade. Apesar disso, não se tem notícia de quando as calçadas foram introduzidas em

Campinas, mas, segundo Lapa (2008), acredita-se que tenham sido construídas, com mais regularidade, na década de 1870, uma vez que vários registros da época mostram ruas com o leito carroçável calçado. Sabe-se, entretanto, que a mudança da ordem senhorial para a burguesa da cidade foi marcada pela movimentação, pela compatibilização entre animais e veículos e, principalmente, por um novo sujeito que se agita nesses espaços: o pedestre. A vida privada e a pública também sofreram alterações, já que em sua fronteira, o fluxo inverterá a sua direção, ou seja, do público para o privado, em virtude da abolição dos escravos, principalmente (ibidem).

Até então, os moradores da cidade eram servidos e abastecidos em suas casas, pelo escravo que, além de ir de porta em porta levar os gêneros de primeira necessidade, mesclava-se, também, a uma legião de outros servidores, que ofereciam toda a sorte de serviços a domicílio: aguadeiros, quitandeiros, padeiros, leiteiros, amoladores de facas, jornaleiros, mascates etc. Eram, dessa maneira, esses serviços que asseguravam o movimento e a sonoridade da cidade, compondo a vida diurna das ruas, envolvendo uma grande massa de caminhantes que assinalavam, de modos distintos, a sua passagem.

Com a abolição da escravatura e com a mudança da ordem social, os escravos saíram das ruas, pois, de fato, não existiam mais, precipitando para elas uma grande variedade de pedestres, que eram obrigados a sair de casa para assegurar a sua sobrevivência e o seu conforto. Esses novos transeuntes, antes enclausurados em suas residências, passam a frequentar diariamente o espaço urbano, já que o agenciamento de serviços vai, agora, obedecer às recentes exigências do mercado.

O transeunte vai se incorporar ao trânsito da cidade. Conforme assinala Lapa (2008), o pedestre, "que antes beira à desclassificação social, precisa agora ser reconhecido e protegido". Para tanto, continua o autor, a nova ordem social exigiu medidas especiais, uma vez que reconhecia a existência desse sujeito e precisava adaptar-se aos seus movimentos. Surgem, dessa maneira, as calçadas, espaços reservados para o uso dos pedestres, entre suas finalidades (ibidem). Várias medidas, então, foram tomadas para assegurar a limpeza e a segurança das calçadas, contemplando desde a colocação de material e entulhos de construção até a garantia de iluminação desses espaços, ficando a obrigatoriedade de sua construção e manutenção a cargo do proprietário do imóvel ao qual ela correspondia.

Essa obrigatoriedade permaneceu durante todo o crescimento da cidade e, ainda hoje, segundo o *Guia de orientações e modelos das calçadas de Campinas*, o cuidado com esses espaços, desde a sua construção e manutenção, cabe aos responsáveis pelas casas, prédios,

lojas, indústrias e terrenos localizados em vias públicas que tenham meio-fio, este último considerado o arremate das calçadas. Esses espaços devem estar constantemente em boas condições, pois servem a muitos fins. Não são apenas locais de passagem, mas, também, espaços de convivência, de interação entre os sujeitos, destinando-se, portanto, a vários usos, não só relacionados à circulação, mas também às atividades plurais que aí acontecem, sendo que cada um deles é tão fundamental quanto o outro no funcionamento da cidade.

Assim, para fazermos as análises do movimento dos sujeitos, pelas calçadas da cidade de Campinas, constituímos como corpus uma série de fotografias, que fomos tirando por vários trajetos, apontando para os diversos tipos de obstáculos que esses espaços apresentam para os pedestres. Esses obstáculos nas calçadas, que aparecem nas séries fotográficas que aqui apresentaremos, são constituídos, principalmente, por: automóveis estacionados, entulhos e material de construção, vegetação, inadequação de piso, jardins, comércio formal e informal, balizas, mobiliário urbano, lixo, obras e a própria inexistência das calçadas. Procuraremos, desse modo, compreender os sentidos que circulam por esses espaços entulhados, constituídos nas fronteiras fluidas entre público e privado, no momento do trânsito dos sujeitos por eles, trabalhando com uma materialidade não-verbal, a fotografia, em suas determinações simbólicas próprias.

### **O olhar em movimento - a fotografia**

Efeito de sentidos entre locutores, como definido por Pêcheux, o discurso considera os sujeitos falando, produzindo sentidos nas suas práticas sociais (ORLANDI, 2009). Afetados pela língua e pela história, sujeitos e sentidos são postos nessa relação pelo funcionamento da linguagem, que estabelece um processo complexo de constituição desses sujeitos e que vai além da mera transmissão de informação (ibidem).

Ao enunciar, os sujeitos, interpelados pela ideologia, falam a partir de um lugar sócio-histórico-ideológico que marca o seu dizer. Por estarem vinculados, a ideologia aparece materializada no discurso e a linguagem materializa o discurso em forma de texto, ou através de diferentes materialidades discursivas, como é o caso das imagens, se tomarmos em conta o não-verbal. Assim, não se pode estudá-lo como simples descrição de sua forma nem proceder à sua segmentação, pois, segundo T.Souza (2001), esse processo desconsideraria a

materialidade discursiva da imagem, silenciando os gestos de interpretação e apagando sua historicidade.

Portanto, para considerar as diferentes materialidades significantes que compõem o não-verbal, como parte integrante dos estudos discursivos, é necessário, pela Análise do Discurso, compreender os seus diversos funcionamentos, delimitando as suas especificidades.

“Há uma necessidade do sentido, em sua materialidade, que só significa, por exemplo, na música, na pintura, etc. Não se é pintor, músico, literato, indiferentemente. São diferentes relações com os sentidos que se instalam. São diferentes posições do sujeito, são diferentes sentidos que se produzem.” (ORLANDI, 1995, p. 39).

Cada materialidade, então, por suas determinações simbólicas próprias, produz sentidos, pois, segundo Orlandi (ibidem), o não-verbal possui uma “consciência significativa” e tal propriedade é fator diferencial para a análise. Não se trata de submeter o não-verbal ao verbal, mas, sim, de se considerar as várias linguagens, uma vez que elas são, nos dizeres de Orlandi (ibidem), “uma necessidade histórica”. Segundo Lagazzi (2001), para se analisar os objetos simbólicos constituídos por diversas materialidades significantes, há que se mobilizar as diferenças materiais, sem se desconsiderar as especificidades de cada materialidade significativa. Para tanto, a autora, assumindo que o discurso se constitui numa relação entre a língua e a história, vai propor “falar do discurso como a relação entre a materialidade significativa e a história”, para poder trabalhar as diferentes materialidades, entendidas como “o modo significativo pelo qual o sentido se formula”.

Por essa posição, portanto, não incorremos na falácia que proclama a possibilidade da produção de sentidos se fazer apenas no linguístico, subordinando o não-verbal ao verbal, e que toma a língua como único meio de comunicação, de transmitir informações, de promover a sociabilidade, de autorizar a ciência, fato que reduziria o verbal à única fonte de interpretação possível. Segundo Orlandi,

“(…) todo processo de produção de sentidos se constitui em uma materialidade que lhe é própria. Assim, a significância não se estabelece na indiferença dos materiais que a constituem, ao contrário, é na prática material significativa que os sentidos se atualizam, ganham corpo, significando particularmente.” (ORLANDI, 1995, p. 35).

Das várias formas discursivas de que se constitui o não-verbal, é a imagem, pelo instantâneo fotográfico, que nos interessa neste estudo. Desde que foi inventada, a fotografia

tem sido utilizada para múltiplos registros dos atos da vida, desde o retrato de pessoas, sozinhas, em grupos ou em família, até cenas do cotidiano em seus acontecimentos plurais.

Produzindo sentidos sobre essa formulação não-verbal, a fotografia, ao registrar o mundo visível, o descreve e nos insere nele, mediados por uma determinada interpretação.

Ao fotografar cenas, ela traz consigo não só a imagem do visível, mas também o que está invisibilizado nela, produzindo sentidos. Através de uma observação minuciosa dos fotogramas, tal qual um detetive à procura de pistas, é que vamos conseguindo evidenciar essa invisibilidade que, porosa, atravessa o visível, que fala por entre a cena, por sobre as palavras, movendo-nos em gestos de interpretação.

Esse gesto de leitura do não-verbal, que busca as minúcias na imagem para identificar o silêncio que nela fala, tem sua mediação no verbal, ou seja, é a linguagem que coloca em jogo os sentidos produzidos a partir das fotos. Sobre isso, Orlandi (1995) afirma que “nesse processo, o verbal ocupa, como a ilusão do discurso cotidiano, o lugar neutro, do natural, do universal, o centro de que derivam outros.” Compreender a imagem como discurso é considerar, portanto, que ela traz em si deslocamentos de sentidos, derivas que incorrem em outros discursos, o que nos remete a um caráter de incompletude que, assim como na língua, se mostra pela falta, lugar da possibilidade sempre de sentidos outros, que vão além da estampa, que falam por detrás da foto.

São a visibilidade e a representatividade, segundo T.Souza (2001), esta última asseverada pela referencialidade, que proporcionam a leitura da imagem, já que, conforme nos diz a autora, a palavra não se configura em uma relação intercambiável com o não-verbal. É pelo gesto de interpretação, ao tomarmos a sua materialidade significante, que surgem outras imagens, apontando para a incompletude constitutiva que encontramos tanto na linguagem verbal quanto na não-verbal. Conforme nos diz Lagazzi (2011), para trabalhar a significação, a partir de uma perspectiva materialista, é necessário "compreender a produção do sentido acontecendo sobre uma base material sempre em condições que determinam essa produção. Portanto, deslocamento e incompletude são constitutivos da perspectiva discursiva materialista". Dessa maneira, as diferentes materialidades formam um conjunto heteróclito que compõe o texto, demandando sentidos em sua composição.

“O caráter de incompletude da imagem aponta, dentre outras coisas, a sua recursividade. Quando se recorta pelo olhar um dos elementos constitutivos de uma imagem, produz-se outra imagem, outro texto, sucessivamente e de forma plenamente infinita. Movimento totalmente inverso ao que ocorre com a linguagem verbal: quanto mais se segmenta a língua, menos ela significa. Daí, não fazer



sentido, numa abordagem discursiva, pensar a imagem, circunscrita numa moldura, como um todo coerente. Nem tampouco pensá-la como um “meio privilegiado das intenções comunicativas.” ( T.SOUZA, 2001, p.65)

Ao nos debruçarmos sobre a observação do discurso da fotografia, através de sua materialidade significativa, nos deparamos com a opacidade do não-verbal, fator abordado por Pêcheux, em *O Papel da Memória*, ao colocar que

“A questão da imagem encontra assim a análise de discurso por um outro viés: não mais a imagem legível na transparência, porque um discurso a atravessa e a constitui, mas a imagem opaca e muda, quer dizer, aquela da qual a memória “perdeu” o trajeto de leitura (ela perdeu assim um trajeto que jamais deteve em suas inscrições).” (2007, p. 55)

Importante ressaltar aqui que a ilusão da transparência da linguagem, conforme colocado por Pêcheux, é um ponto central da Análise do Discurso, aliada ao sujeito e ao mundo, aqui pensada, não só em relação à língua, mas também, a todas as materialidades significantes, como dito por Lagazzi (2011). Para a autora, a intersecção de diversas materialidades e a "imbricação material significativa" evidenciam que não se trata de analisar cada uma delas como "acréscimos uma da outra", mas, sim, analisá-las "uma no entremeio da outra", fazendo "trabalhar a incompletude na outra pela contradição".

Assim, para trabalhar a significação, sob um ponto de vista materialista, temos que tentar compreender como os sentidos se produzem sobre uma base material determinante dessa produção. As imagens, então, como base material de produção de sentidos, registram espaços, guardam recordações, congelam o tempo. Tomá-las como instrumento de análise da cidade é ter em mãos uma materialidade discursiva, com suas propriedades únicas de significação, cujos efeitos produzidos no âmbito do simbólico nos levam a tentar compreender as formas imaginárias nas quais se inscreve o espaço urbano.

Portanto, diante de qualquer objeto simbólico, segundo Orlandi (1995), o homem, como ser histórico, é sempre levado a interpretar, ou seja, a produzir sentidos. Ainda que os modos de significar sejam diferentes, devido às suas distintas materialidades e condições de produção, eles serão interpretados pelos semelhantes procedimentos da significação verbal (ibidem). Dessa forma, é na esteira desse gesto de interpretação, da compreensão da matéria significativa e da relação linguagem/sujeito/mundo, que iremos, pelas fotografias que produzimos da cidade de Campinas, procurar compreender a questão do movimento por suas calçadas, espaços esses, em gênese, públicos, em cuja discussão vem somar-se, também, a

problemática da dinâmica das ambiências urbanas. Segundo Thibaud (1996), por serem as calçadas espaços públicos destinados à circulação e movimentação do sujeito que se desloca a pé, elas vão mobilizar a apreensão sensível no momento mesmo do caminhar. Esse espaço urbano, portanto, é apreendido pelos sentidos, que passam a interferir no próprio modo de se andar por ele, pois, segundo a perspectiva dos estudos das ambiências, um local destinado ao movimento, como é o caso das calçadas, não é pré-determinado nem definido, a partir de sua função de tráfego, mas vai se constituindo segundo suas formas sensíveis, juntamente com o pedestre, no momento da caminhada.

Os cenários mostrados nas imagens fotográficas, selecionadas para este estudo, nos levam a dizer que os obstáculos, que se interpõem entre o pedestre e o seu espaço para caminhar, objeto de nossa análise, significam e produzem sentidos na relação entre o visível e o invisibilizado. Mesmo sabendo que é o linguístico “a função primeira que deriva e dá passagem às interpretações” (P.SOUZA, 2001), a leitura dessas fotos nos permite trazer à discussão as condições de produção do espaço das calçadas. Atenuando as fronteiras entre o que é público e o que é privado, esses obstáculos interferem no movimento e na circulação do sujeito cidadão, ora dificultando, ora forçando a diminuição do passo, ora bloqueando totalmente o caminho, ora criando exíguos vãos de passagem.

Assim, vai o transeunte sendo afetado pelos diversos obstáculos nas calçadas, constituído em sujeito urbano, no momento em que necessita se deslocar pelo “passeio público”. As imagens fotográficas, que aqui representam esses percalços para o cidadão que, no espaço público da cidade, se constitui como pedestre, serão analisadas pelo olhar da Análise do Discurso. Esse dispositivo teórico, ao trabalhar sobre as condições interpretativas do discurso, coloca em causa também o invisível, que fala nelas, mas que não se diz. Isso nos leva a pensar que essas formas de interdição trazem em si um modo peculiar de apontar para o invisível da cidade: as fronteiras fluidas, indistintas, contraditórias entre o público e o privado, no espaço urbano contemporâneo.

Partindo dessas considerações, tomaremos como base de descrição e de análise, a fotografia em seu funcionamento discursivo, isto é, não como o objeto, mas como um instrumento de análise do registro de um espaço específico, as calçadas. Através desse registro de memória, constituído como um corpo sócio-histórico-cultural, onde o visível aparece como dimensão da discursividade, vamos abordar as interdições da ordem simbólica no movimento dos pedestres, em suas caminhadas diárias, pelo pré-construído “espaço público” das calçadas da cidade de Campinas. Conforme veremos a seguir, trata-se de um

conjunto de imagens, que registram cenas cotidianas, do confronto dos pedestres com as diferentes interdições, que se mostram pelos carros estacionados nas calçadas, pelo comércio formal e informal, pela vegetação, pelos pisos inadequados, pelas balizas em várias delas, jardins, mobiliário urbano, lixos e entulhos ao longo dos passeios públicos dessa cidade.

### **A questão**

A Análise do Discurso trabalha com questões, com perguntas que vão surgindo no ir e vir entre teoria e análise, que caracteriza os procedimentos discursivos. Assim sendo, nossa questão sobre a mobilidade nas calçadas de Campinas, no limiar entre o público e o privado, vista por esse viés, surgiu a partir de um acontecimento que vivenciamos na cidade. Após a travessia de uma avenida movimentada, não alcançamos do outro lado nenhum espaço onde podíamos colocar os pés, para estar a salvo dos perigos dos carros, pois a calçada apresentava-se invadida por um lindo jardim.

O estranhamento da existência de plantas e grama, cobrindo toda a extensão de um espaço público, que deveria se destinar ao pedestre, para o seu movimento e circulação, vai encontrar sua explicação nas fronteiras diluídas entre o que é público e o que é privado na cidade. Esse fato entra em conflito com uma certa memória, na qual também nos inscrevemos, como membros de uma sociedade capitalista, de destinação desse espaço público ao andar a pé, como aponta o próprio léxico. Nos estudos dos dicionários, vimos que todas as definições de calçada e passeio público sempre apontaram para uma certa organização da cidade, em que calçada, enquanto espaço de circulação, está centrada no pedestre e passeio vem como o resultado de passear ou o lugar por onde se passeia (a pé).

Portanto, tendo por base o movimento, nos perguntamos, então, como é percebido sensivelmente esse espaço, concebido para a circulação, para os encontros, para a sociabilidade, e quais os sentidos específicos conferidos a ele que o realocam para um lugar indistinto entre o público e o privado? Atualmente, esses espaços servem para vários fins, tão importantes quanto a circulação dos pedestres no funcionamento da cidade. Porém, as diversas práticas e apropriações das calçadas, em nossos dias, como espaço para "morar", para se fazer um jardim, para o comércio ambulante, estacionamento, lugar para se jogar lixo e tranqueiras, acabam gerando uma certa tensão, conforme nos diz Rodríguez-Alcalá (no prelo),

tanto em relação à concepção arquitetônica, quanto às normas de sociabilidade estabelecidas na cidade.

As imagens selecionadas para este estudo nos mostram sintomas da dissolução das fronteiras entre público e privado, resultado, segundo Rodríguez-Alcalá (no prelo), de questões de ordem política e econômica mais abrangentes, que institui a *estética*, a *tonalidade* (THIBAUD, 2004a) particular desses espaços, qualificados como "públicos". Dessa maneira, os conflitos se instauram a partir das interferências no espaço, relacionadas à incursão do domínio privado no domínio público, e, também, às consequências que isso gera em relação à sua própria configuração humana e material.

Portanto, as construções, os monumentos, o mobiliário urbano, que compõem o aspecto físico do espaço, bem como os sujeitos que estão nele e os acontecimentos que aí têm lugar, passam a ser percebidos, segundo Rodríguez-Alcalá (no prelo), conforme uma divisão econômica e histórica particular do espaço, entre outras possíveis para ele. Isso, por sua vez, continua a autora, vai apontar para a dimensão política de sua produção, cuja marca está representada pela disputa, pelo direito à ocupação e pela legitimidade de movimento no espaço da cidade: quem pode se fixar e/ou circular por ela, onde e de que maneira (ibidem).

Para concebermos o espaço da cidade como uma unidade perceptiva, em termos sensoriais e de significação, contemplando, ao mesmo tempo, suas contradições, temos que, primeiramente, considerar a divisão público/privado e a desagregação de suas fronteiras. Os sentidos atribuídos a essa divisão e à partilha do espaço não são homogêneos, mas divergentes, tanto entre os obstáculos nele colocados, como entre os que convivem nele e circulam por ele. Dito de outra maneira, conforme assevera Rodríguez-Alcalá (no prelo), embora essa divisão do espaço esteja inscrita numa memória comum, ela não é significada a partir da mesma posição, mas de diferentes formações discursivas, contraditórias, que vão determinar os diversos sentidos, pelos quais o espaço é percebido e como são interpretados os elementos sensoriais que o compõem (ibidem).

Em relação às calçadas, então, tomando por base a circulação e os encontros nesse espaço, dizemos que os sentidos serão distintos tanto para o pedestre, que passa e se depara com uma mesa e cadeira na calçada, quanto para o dono do bar e o freguês, que nela vai se sentar para consumir. Para o primeiro, a cadeira e a mesa, que "invadem" a calçada, são obstáculos que se interpõem em seu caminhar, fazendo com que ele seja obrigado a desviar deles, mudar o ritmo dos seus passos ou, até mesmo, ter que descer do meio fio à rua, para poder passar. Já para o segundo, a calçada, em frente ao seu estabelecimento, passa a

significar um espaço "disponível" para o seu comércio ou para a ampliação deste. O consumidor, que vai se sentar para beber ou comer alguma coisa naquela mesa, terá esse espaço significado como um local de refeição. Dessa maneira, essas diferentes formações discursivas determinam os diversos sentidos pelos quais essa calçada e seus elementos são percebidos.

Dentre as muitas ocupações do espaço das calçadas, que o interditam, analisaremos, neste trabalho, as que dizem respeito: aos carros estacionados, ao comércio formal e informal, à vegetação, aos pisos inadequados, às balizas em várias delas, aos jardins, ao mobiliário urbano, lixos e entulhos.

### **Rompendo com o passo**



Figura 11 - Calçadas campineiras.

Essa montagem de fotogramas mostra imagens de algumas calçadas da cidade de Campinas. Em sua composição física, umas são confeccionadas em mosaico português, revestimento muito utilizado na região, outras, apresentam buracos, decorrentes de pedras soltas, fato que já aponta para uma inadequação do espaço à circulação e ao movimento, oriunda da má conservação desse piso.



Figura 12 - Calçada em mosaico português.



Figura 13 - Calçada em mosaico português, com buraco.

Há, além desse tipo de calçamento, outros que apresentam o mesmo problema para quem anda a pé: inadequação de piso e falta de conservação do pavimento, com a presença de buracos, de lixo espalhado pelo chão, calçadas de terra e, ainda, a ausência do próprio espaço para o pedestre.



Figura 14 - Inadequação de piso



Figura 15 - Inadequação de piso, com buraco.



Figura 16 - Inadequação de piso, com remendo.



Figura 17 - Inadequação de piso.



Figura 18 - Lixo na calçada.



Figura 19 - Lixo na calçada.



Figura 20 - Calçadas de terra.

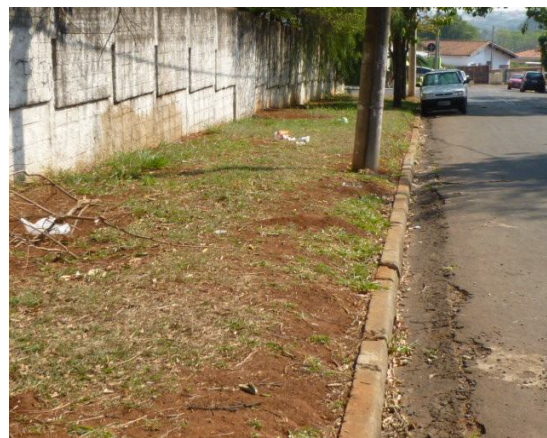


Figura 21 - Calçadas de terra.



Figura 22 - Inexistência de calçada.



Figura 23 - Inexistência de calçada.

Observando além da composição física do passeio, vemos, nos enquadres fotográficos seguintes, vários automóveis sobre o espaço público das calçadas, como se fora um estacionamento privado, uma grande árvore no centro do calçamento e alguns jovens se deslocando por ele, vestidos casualmente e de mochilas às costas, aparentemente estudantes, talvez saídos do colégio, tomando o rumo de casa.



Figura 24 - Obstáculos na calçada.



Figura 25 - Obstáculos na calçada.

Em seu caminhar, esses sujeitos desenvolvem um gesto de resistência a esses percalços que nos evidenciam a utilização “privada” desse lugar “público” destinado à passagem dos pedestres. Mesclados aos veículos, à natureza, eles, transeuntes, forçam o seu caminhar, tentando conquistar uma brecha de movimento em meio aos obstáculos, transformados em figuras meio espectrais, pedestres opacos que se aventuram em seus passos por esses caminhos de interdições, esvaecidos pela ordem organizadora desses trajetos.



Assim, o gesto de caminhar por esses espaços fica caracterizado pela própria organização da cidade, geometrizada em ruas, praças, calçadas, estas últimas apresentando, como vimos pelas fotografias, incompatibilidade, má conservação do piso e obstáculos de passagem para o pedestre. Quando caminha pela urbe, o sujeito sente a cidade sob os seus pés, apreende as formas sensíveis dos trajetos, se constitui nos espaços da calçada, numa relação particular com elas. Os sentidos que por aí circulam serão diferentes para cada pedestre, para cada comerciante, para cada ambulante, para cada sem teto que por elas caminham. É pelo andar que o sujeito vai sentir e apreender a cidade através do seu corpo, como podemos ver nas fotos acima, em sua relação cotidiana com o espaço, sendo que a qualidade do movimento desses cidadãos, proporcionada por esses espaços, é considerada, também, uma expressão das ambiências.



Figura 26 - Comércio regular na cidade.



Figura 27 - Banca de jornal.



Figura 28 - Banca de jornal.



Figura 29 - Revendedora de motos.

Pelas fotos acima, notamos que o comércio "legal" na cidade se apropria do espaço à sua frente, como uma extensão da própria loja ou da banca de jornal. Os sentidos aí constituídos entre os comerciantes e o espaço são completamente diversos daqueles dos pedestres que necessitam passar por esses espaços tomados de forma privada. Os exíguos vãos de passagem, decorrentes dos obstáculos colocados nas calçadas, mal permitem que o movimento do transeunte se efetue de forma regular. O sujeito, então, sentindo esse espaço obstruído para o seu caminhar, vai procurar evitá-lo, buscando alternativas de percursos.

Quanto ao comércio informal, pudemos notar que existem aqueles que se fixam no espaço, no tempo em que permanecem para vender as suas mercadorias, e aqueles que exercem uma atividade nômade, não se fixando nem por meio de banquinhas, nem de estantes móveis para a exibição dos seus produtos, mas, sim, mascateando pelas calçadas, pelos espaços da cidade, caminhando. Retoma-se, portanto, uma antiga prática de comércio que, por muito tempo, foi desenvolvida nas cidades brasileiras, além de uma outra atividade que hoje surge pela chamada "sustentabilidade", ou seja, a daqueles sujeitos que saem a pé pelas calçadas, pela urbe, a fim de coletarem objetos recicláveis, como latinhas de alumínio, garrafas plásticas, papéis e papelão, enfim, toda sorte de materiais destinados à reciclagem.



Figura 30 - Comércio informal, com banquinha.



Figura 31 - Comércio informal, com estante expositora.



Figura 32 - Coletor de materiais recicláveis.



Figura 33 - Comércio ambulante, nômade.

Diante desses enquadres fotográficos, dizemos, então, que a relação estabelecida com o espaço, para cada uma dessas práticas e para cada um desses sujeitos, será diferente e os sentidos constituídos também não serão os mesmos. Para os que se fixam temporariamente no espaço, este aparece como o local de sua prática comercial num dado espaço-tempo, diariamente ou esporadicamente, conforme seja habitual, ou não, o comerciante informal naquela calçada. Já para as outras duas práticas, isto é, o coletor de material reciclável e o vendedor ambulante, que se locomovem o tempo todo pelos espaços da cidade, a relação e os sentidos que se produzem serão outros, pois no seu deslocamento, estão sujeitos, também, a todos os obstáculos que as calçadas oferecem a quem por elas passam. Poderíamos chamá-los de pedestres? Seria isso possível, mesmo que eles se enquadrem naquilo que conhecemos por pedestre - aquele que se move a pé, em relação ao veículo por rodas? Cremos que aqui se estabelece a mesma relação que aparece quando tomamos o "morador de rua". Mesmo se movendo pelos cantos da cidade, são eles pedestres? A própria designação "morador" do espaço não significa do mesmo modo que um "morador" de uma casa, por exemplo. Pensamos ser difícil determinar uma nomeação para esses sujeitos que, nômades pelos espaços urbanos, não têm a permissão de permanecer, mas também, pela prática que desenvolvem, não devem ser considerados pedestres.

Muitos cidadãos, ao transitarem por essas calçadas, vão se sentir inseridos num espaço sufocante, poluído, entulhado, por onde o seu deslocamento se torna impraticável em meio a tantos automóveis estacionados sobre elas, aliados à vegetação, às balizas, aos entulhos. Como meio sensível, o espaço urbano das calçadas, tomadas em suas ambiências, será sentido

de forma diferente pelos sujeitos que nele transitam, sendo que muitos pedestres o evitarão, pois todos esses obstáculos interferem na qualidade do seu caminhar e dizem essas calçadas como lugares exíguos e perigosos. Dessa maneira, o movimento do pedestre, por esses sítios urbanos, apresentará variações face a todos os obstáculos do passeio, quando, então, seus passos terão sua velocidade diminuída, procurando brechas onde se encaixar, resistindo a todas as interferências que essas calçadas apresentam.



Figura 34 - Espaço entulhado, poluído.



Figura 35 - Carros na calçada.

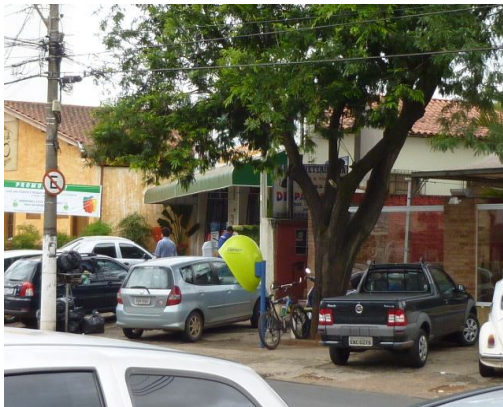


Figura 36 - Carros, lixo, orelhão.



Figura 37 - Carros e balizas demarcatórias.



Figura 38 - Calçada com entulho.



Figura 39 - Lixo na calçada.



Figura 40 - Vegetação na calçada.



Figura 41 - Balizas demarcatórias.



Figura 42 - Mobiliário urbano - poste de energia elétrica.

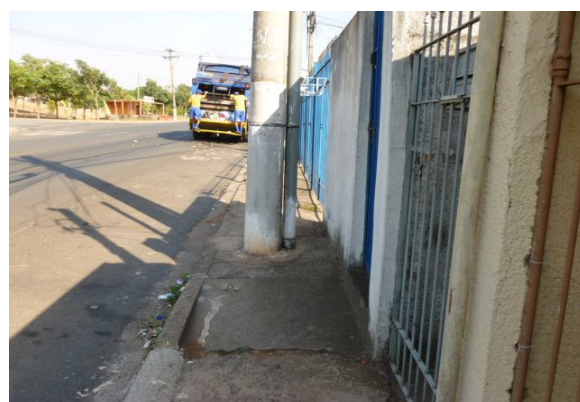


Figura 43 - Mobiliário urbano - postes de energia elétrica e de sinalização de trânsito.



Figura 44 - Mobiliário urbano - postes e lixeira.



Figura 45 - Mobiliário urbano - lixeiras.



Figura 46 - Mobiliário urbano - banco.



Figura 47 - Mobiliário urbano - orelhão.

Na perspectiva de olhar a cidade, a partir de formas materiais que a significam, fomos levados a pensar, a partir dessas fotos, em como esse fenômeno dos obstáculos e das interdições nas calçadas nos remete diretamente aos limites entre o par público/privado. Destinados aos pedestres, cujo nome traz em si o seu próprio destino - passeio público - esses espaços, contemporaneamente, estão sendo (re) significados em seus usos, desagregando as fronteiras entre o que é público e o que é privado.

É inevitável não nos questionarmos, portanto, sobre a natureza dessas interdições, sobre quem as faz e para quem são feitas. No uso cotidiano das calçadas, encontramos uma quantidade de sujeitos que as percorrem com finalidades várias, num tempo específico e na velocidade própria do seu caminhar. Se as calçadas aparecem interditadas, esse gesto é feito por alguém, para alguém e com alguma finalidade. Nas fotos observadas, os carros formam um fluxo aparentemente contínuo de movimento de entrada e saída no espaço, pela necessidade de seus donos de se dirigirem à casa bancária situada mais à frente, conforme se

vê numa das imagens. As faixas amarelas pintadas no chão, que vão incidir na ocupação do lugar de circulação dos pedestres, pelos carros, vão legitimar, de certa forma, essa interferência, indistinguindo o espaço (se público ou privado), não só pelo uso, mas também pelas próprias regras normativas. Portanto, trata-se de uma ocupação temporária, porém imprópria, que fere o trajeto do pedestre, efetuada por aqueles que se constituem como motoristas na cidade, num embate entre quem se desloca a pé e quem anda motorizado pela urbe.



Figura 48 - Baliza, carros e marcação no chão



Figura 49 - Carros e marcação na calçada.

### **Pelas alamedas do meu jardim**

Esse conjunto de fotos, que mostramos abaixo, ressalta um gesto comum dos moradores da cidade de Campinas de considerarem as calçadas como extensão de seus jardins, construindo canteiros que impedem a passagem dos pedestres, promovendo um lugar-paisagem que convoca para a contemplação estética (ZOPPI FONTANA, 2004). Segundo a autora, o jardim, que encontramos já significando na própria materialidade visual das fotos, passa a ser metaforizado como um espaço de fruição estética, "espaço vital, espaço necessário ao corpo biológico [...]".



Figura 50 - Calçadas com jardins.

Para nós, esse espaço, visualmente embelezado, afasta e, ao mesmo tempo segrega, coloca para fora aquele que a ele não pertence, ou seja, ao ser vital para uns, afasta outros, aqueles que transitam por esses locais, mas que não residem neles, os intrusos, os mal vistos - as empregadas domésticas, os estudantes, como dito em alguns casos. Dessa forma, aqui, a interdição se realiza por completo, tornando o sujeito apagado em relação a esse espaço: o pedestre, de fato, não pertence e nem tem “direito” a ele. Compreender o sentido desse gesto estético, ou melhor, seus efeitos políticos sobre a sociabilidade, envolve, ao mesmo tempo, uma reflexão sobre a relação desses moradores com o espaço público e sobre os mecanismos normativos municipais para preservá-los, promovê-los. Sabemos que interferir no espaço ‘público’ é também intervir nas relações sociais que se alteram, que se (re)significam, que se apagam, pois, o espaço público onde elas devem acontecer é tomado pelo gesto privado de invasão, de apropriação, de interdição.

Em seu livro *O mundo das calçadas* (2000), Eduardo Yáziqi argumenta que a calçada é o lugar que interliga vizinhos, amigos e conflitantes, em usos e ocupações, ideia que nós já sabemos pressuposta na própria noção desse espaço como forma material. Isso nos leva a pensar, então, que esse lugar de mobilização de pedestres não é apenas um espaço físico,



geográfico e ambiental na configuração espacial da cidade, mas é, ao mesmo tempo, um lugar simbólico e político, significado por sua história, seus sujeitos, que se apresentam como pedestres e ocupantes, estabelecendo uma proximidade com o outro. Esse encontro do outro, do diferente, é um desafio nosso cotidiano e o passeio passa a assumir, então, a demarcação de um território público para a mobilidade do cidadão urbano que se desloca a pé, de um lado, e a incorporar um aspecto privado, pelas novas funções que estão sendo a ele atribuídas, de outro.

Para se controlar o movimento e a circulação do pedestre no meio urbano, através de um processo histórico, tornou-se comum o uso de avisos, nos quais se podiam ler frases negando o acesso a determinados lugares da cidade. Diferentemente desses cartazes escritos, as interdições, em suas mais diversas apresentações, como mostradas nas fotos acima, que aparecem nas calçadas nos dias atuais, se colocam como uma materialidade simbólica, pela qual o pedestre, no momento do seu caminhar, passa a ser interpelado. Por esse gesto, somos levados a pensar em como os limites desses espaços acabam sendo restringidos e significados de maneira distinta, inscrevendo-se na diluição das fronteiras entre o público e o privado.

A cidade, sabemos, é um espaço de confrontos e de produção de sentidos, segundo a perspectiva discursiva, com lugares de litígio, como é o caso das calçadas, onde esses sentidos surgem como constitutivos dos efeitos das práticas sociais materializadas na linguagem. É através do sensível que esse lugar simbólico particular se deixa apreender, sensível que a atravessa e a torna visível, pelo olhar, em suas diferenças. Essa visibilidade não natural, produzida a partir de um imaginário urbano que organiza, classifica e designa o que deve ser reconhecido como próprio da cidade, passa a significar tanto os sujeitos que a habitam quanto o próprio espaço, ou seja, é através dessa visibilidade que sujeitos e cidade são significados.

É a partir dessa mesma perspectiva, isto é, de olhar a cidade em suas formas materiais significantes, conforme certa ordem simbólica, que propusemos a análise das interdições no movimento nas calçadas de Campinas, em sua inscrição entre o público e o privado. Colocados no lugar por onde o pedestre deve passar, esses elementos, que atravancam o caminho, passam a funcionar materialmente, segundo P.Souza (2001), como co-extensivos ao corpo dos sujeitos, pois essa interpelação subjetiva atua diretamente no indivíduo, uma vez que, diante de um carro sobre a calçada, de várias balizas que determinam locais de passagem, de um canteiro de flores sobre o passeio público, o seu andar fica inexoravelmente comprometido. Essas interceptações, por sua vez, proliferam e estão repletas de memórias e os diferentes discursos sobre os modos de circular na cidade, a partir de um contexto histórico

e social determinado, vão tornar visível, segundo P. Souza (2001), "a permanência instável de formas de subjetividade na rua: trabalhadores, homens de negócio, ambulantes, mendigos, ladrões, mulheres, crianças".

Dessa maneira, podemos dizer que, entre os pedestres e as interdições que se colocam em seu percurso, existe uma visibilidade invisível, para a qual as fotografias aqui selecionadas apontam. Essa materialidade discursiva - a imagem fotográfica - permite observar a intervenção da ordem simbólica nas calçadas, levando-nos a refletir sobre como esses impedimentos à circulação dos pedestres, nesses espaços de movimento a eles destinados, acabam por determinar uma maneira de indicar as formas subjetivas de violência como o invisível na cidade - quem pode ficar neles, quem pode por eles trafegar, de que maneira, quem está dentro e quem está fora? Assim, essas interferências acabam por assujeitar o pedestre numa posição discursiva de sujeito pertencente ao espaço, sujeito com direito a permanecer no espaço, sujeito a quem se permite passar pelo espaço, sujeito segregado pelo espaço.

Espaço concebido como lugar de circulação e de movimento, as calçadas que apresentam elementos de impedimento ou que dificultam o andar do pedestre, vão instaurar planos enunciativos nos quais o transeunte, cada vez que se depara com tais interdições, vai se constituir em sujeito na exterioridade, ou seja, será aquele que não pode circular pelo espaço, que fica do lado de fora dele, que será arremessado para a rua, a fim de continuar o seu trajeto. Conforme nos diz P. Souza (2001), "esse é um dos efeitos da limitação do espaço público no percurso de mobilidade no território urbano", pois ao se deslocar de um lado a outro, como vimos nas fotografias aqui trazidas, o pedestre pode se depara com maior ou menor número de interdições instaladas nas calçadas: carros, comércio ambulante, cadeiras de bar, balizas, degraus, jardins, mobiliário urbano. Essas interdições vão impor-se como marca significativa, separando quem pode, como pode e por onde pode estar e caminhar no espaço das calçadas, limitando as fronteiras entre o público e o privado, fazendo com que o pedestre se entenda fora ou dentro delas, pela dimensão da área interditada.

Essas marcas significantes não são iguais, uma vez que os sujeitos que as fazem não são os mesmos, portanto, elas significarão diferentemente. O embelezamento da calçada com um jardim, gesto feito pelo dono do imóvel ao qual ela pertence, impedindo a passagem do pedestre ou, ainda, os encontros que poderiam ocorrer nesse espaço de sociabilidade, não significa da mesma maneira para o vendedor ambulante, que percorre as calçadas ou nelas se fixa por um determinado tempo, para vender sua mercadoria. Pela beleza estética do espaço,

então, o dono do imóvel apropria-se do espaço público num gesto que envolve a relação desse morador com o espaço e as normas municipais que existem para preservá-los. Já a colocação dos mobiliários urbanos é feita pelo poder público municipal, segundo as leis que regem esse gesto. No entanto, muitos deles acabam por atrapalhar o caminhar e o deslocamento, uma vez que são colocados em lugares de passagem, de fluxo de pedestres em algumas calçadas.

Esses parâmetros nos remetem, portanto, ao espaço/tempo e ao modo de caminhar do pedestre por esses espaços atulhados, pois "o sujeito só se sabe livre em sua movimentação cotidiana ou dela destituído, mediante o pedaço de terreno que lhe sobre para caminhar" (P.SOUZA, 2001). Dessa maneira, vamos aí encontrar as fronteiras fluidas entre o público e o privado, que farão o sujeito se sentir pertencente ou ao espaço das calçadas, tendo esse gesto como efeito o aparecimento de várias formas de configuração para a circulação na cidade. Isto porque esses impedimentos para o movimento loteiam o espaço público, determinando lugares e posições dos sujeitos na cidade, ou seja, incorrendo em formas de se movimentar ou de permanecer no espaço das calçadas, ou, ainda, de "habitar" esses espaços.

Esses mesmos objetos simbólicos acabam por fazer surgir diferentes modulações do andar nos deslocamentos, gerando novas configurações de movimento. Dessa maneira, diversas modalidades de enunciação e de identificação de sujeitos na cidade, segundo P. Souza (2001), vão tornar possíveis e explicitarão novas formas discursivas de subjetividade. Portanto, como se dizer pedestre num espaço recortado, que estabelece relações de estranhamento entre aqueles que resultam dessa divisão, pois cada nova interdição na calçada faz surgir um lugar diferente de constituição do sujeito, que se identifica numa rede opaca de cisões sociais, na cidade.

Como dispositivo analítico, aqui por nós usado, a fotografia registrou o movimento e as interdições nas calçadas como formas materiais de efeitos de sentidos e de subjetividade em instantes pontuais. Dessa maneira, esse registro fotográfico surge como instrumento também de registro do movimento da memória, que orienta o percurso do sujeito no nomadismo característico do deslocamento na urbe. Traz atravessada em si, a fotografia, um texto-memória que vai representar o pedestre em suas possíveis subjetividades, atreladas a práticas urbanas de circulação, de movimento, de permanência pelos espaços públicos da cidade.

Através desse instrumento de análise, portanto, pudemos ver os sujeitos pedestres lançando-se à margem do meio-fio ou inseridos em meio aos carros estacionados sobre as calçadas, aos jardins, num gesto de resistência dos seus passos por entre essas materialidades

que proíbem, numa tentativa de vencer o percurso, na calçada. O fato aqui, portanto, é que a colocação desses impedimentos de passagem, sejam eles de que ordem forem, acaba por esconder aos que transitam a pé por eles, o estatuto de passeio público desse espaço, uma vez que a fluidez das fronteiras entre a apropriação privada dele e o seu destino, em gênese, ao passo, à circulação, se acentua sobremaneira.

Os obstáculos, colocados no espaço público das calçadas, apontam para algo que não deriva deles, não se reduz a eles, embora esteja neles, que é, além de indistinguir os limites entre o público e o privado, afastar desses territórios aqueles que não podem ficar neles, aqueles que têm sua permanência negada neles ou sua circulação indesejada. Essa indistinção de fronteiras opera-se de maneiras distintas, pois os obstáculos são diferentes e, nessa diferença particular, terão, como dissemos anteriormente, efeitos de sentidos outros, como, por exemplo, para um comerciante que coloca sua mesa e cadeira na calçada e para um motorista que estaciona o seu veículo sobre ela. A confecção dos jardins, nesse espaço público, afasta, por sua vez, os que transitam a pé, evitando-se, assim, um eminente perigo que se inscreve no estatuto da violência, ficando no mesmo patamar dos muros que separam, que segregam, conforme nos diz Orlandi (2004). Aqui, também, esses jardins, dispositivos que sustentam interpretações, separam, segregam, jogam para fora, para longe, aquele que não vai de carro, que anda a pé, significado no discurso da pobreza e da violência, como o hostil, a ameaça.

Segundo P. Souza (2001), o mecanismo de interpretação que se estabelece entre os pedestres e todos os obstáculos nas calçadas "surge de uma outra ordem invisível que o determina e esta ordem é a do discurso". Aqui, ora o referente é um lugar, ora é o sujeito impedido em sua circulação, esquadrihado no espaço interditado das calçadas, que o faz ver além, não o lugar por onde anda, mas ele mesmo constituído numa ameaça para alguns ou não pertencente ao espaço, invadido de forma privada. Dessa maneira, a implantação desses obstáculos aos pedestres nos espaços públicos das calçadas delinea esses lugares, num movimento que os leva a serem vistos como um outro lugar, distante das condições históricas de produção que o engendraram. Essas condições de produção dizem respeito ao estatuto intermediário dos territórios geradores da passagem do público ao privado, pois, o que vemos nas fotos não fala, mas resiste e, segundo P. Souza (2001), é sob essa resistência mesmo que o discurso funciona e faz proliferar enunciados, efeitos do olhar, dos sentidos, encontrando nesses espaços interditados novos efeitos de subjetividade na cidade.

Assim, abre-se uma brecha para se compreender o controle do caminhar do pedestre pelos materiais que interditam as calçadas numa nova forma de correlação entre o que entendemos por público e por privado. E, também, podemos considerar todos esses impedimentos ao movimento nas calçadas como parte de um regime de significação "que remete a modalidades de expressão da subjetividade conectada à prática de circulação de pedestres pela cidade" (P.SOUZA,2001).



## FINALIZANDO

---

*Nas calçadas pisadas  
de minha alma  
passadas de loucos estalam  
calcâneo de frases ásperas  
Onde  
forças  
esganam cidades  
e em nós de nuvens coagulam  
pescoços de torres  
oblíquas  
só  
soluçando eu avanço por vias que se encruzilham  
à vista  
de crucifixos  
polícias*

*Vladimir Maïakóvski*

Fomos caçar palavras, para este complexo e difícil processo de escrever, num garimpo metucioso pelo léxico, em cuja bateia elas surgiam brilhantes e luminosas, nos escapulindo arredias, muitas vezes, pelas brechas que as ideias permitiam. Mister é tato e cuidado com as palavras, para o grande desafio de nos constituirmos nesse espaço de autoria, onde jogam o logicamente estabilizado e o sujeito ao equívoco, quando trabalhamos com um *corpus* que convoca diferentes linguagens e teorias. Percorrer caminhos foi, desde sempre, o nosso objetivo: caminhos tortuosos, acidentados, ruas, avenidas, viadutos, calçadas - espaços em movimento.

Esta pesquisa teve, como embrião, um acontecimento peculiar que muito nos incomodou no espaço da cidade de Campinas: a travessia de uma avenida, sem a possibilidade de colocar os pés sobre uma calçada. Nosso trabalho iniciou-se, portanto, com a colocação desse incômodo, que acabou nos direcionando para uma questão central: o movimento. Não qualquer movimento, mas o do sujeito urbano pelos espaços da cidade, na figura do pedestre. Também, não consideramos qualquer espaço urbano, mas o espaço das calçadas, das calçadas da sociabilidade e dos encontros, das calçadas interdidas, com obstáculos, das calçadas da permanência, da "moradia", do comércio, dos buracos, do mobiliário urbano - do caminhar.

Nossa questão foi tentar entender quais os sentidos que circulam na relação entre os obstáculos, nas calçadas, e os sujeitos que andam por elas, espaços esses produzidos numa linha tênue de divisão entre o público e o privado. Para tanto, consideramos esses sítios como espaço político e simbólico, que produz sentidos e significa pela sua história, pela convivência, pelos conflitos. Dessa maneira, inscrevemos este trabalho na área de pesquisa *saber urbano e linguagem*, desenvolvida pelo Labeurb - Laboratório de Estudos Urbanos, da Unicamp, que vai tomar a cidade, pelo viés da Análise do Discurso, como um "espaço simbólico, que tem sua materialidade e suas formas específicas de significar", como nos diz Orlandi (1999). Na perspectiva discursiva, então, a noção de espaço é convocada para uma reflexão sobre o funcionamento da linguagem e esta, por sua vez, comparece para, além de compreender o espaço, ser um observatório dos fenômenos da cidade.

Como espaço político e simbólico, a cidade, então, como objeto de linguagem, vai se constituir num processo discursivo, cuja base material é a língua. Portanto, o espaço e a língua se explicam mutuamente para tentarem compreender o funcionamento da sociedade que o habita e como ela se constitui e, por sua relação constitutiva, sujeito e linguagem são tomados e interpretados, pelo olhar da Análise do Discurso, ao produzirem sentidos, como parte indissociável de suas práticas sociais.

Compreendemos que, na cidade, constituída como um prisma de significações, tal qual um caleidoscópio, todas as determinações que definem o sujeito e seu espaço de vida se cruzam, se esbarram e se modificam. Sentidos produzidos por vários sujeitos, inscritos em diferentes formações discursivas, que transitam e se deslocam pelas calçadas, no meio da rua, nas avenidas, que permanecem no espaço, seres históricos determinados pelas condições políticas, econômicas e culturais das sociedades em que vivem.

Da mesma maneira como os sujeitos se constituem historicamente, também o espaço vai se constituir de modo peculiar, ao longo da história, adquirindo uma forma específica que é a cidade, hoje. Esse espaço singular é recortado por seus vãos, numa geometria formada por ruas, avenidas, viadutos, praças e, na qual, inserem-se, também, as calçadas - espaço constituído como público, destinado a quem se locomove a pé pela cidade. Ao focar o espaço das calçadas, tentamos aqui mostrar que, além do movimento, esses sítios abrigam outras práticas que se tornaram comuns nas grandes metrópoles e, também, em cidades como Campinas. Ao caminhar pela cidade, não é difícil nos depararmos, por exemplo, com vestígios de uma cama desfeita no passeio público ou com uma banquinha de comércio informal, gerando uma certa tensão em relação ao movimento do pedestre e às formas de



sociabilidade estabelecidas, além de serem sintomas de dissolução das fronteiras entre o público e o privado, distinção esta considerada fundante na organização das sociedades capitalistas contemporâneas, instituindo uma memória que se faz presente na produção do espaço urbano.

Dessa forma, procuramos mostrar que os múltiplos sentidos, que se constituem no espaço urbano, vão dizer a cidade e esta se diz neles, através de seus vãos de significação, que rasgam o tecido urbano, com suas marcas significantes de lugares públicos, de aglomeração, de agrupamento, de quantidade, de movimento. A massa que se movimenta vai ser mediada por uma regulação de fluxos, cotidianamente presente na cidade, através de semáforos, faixas de travessias de pedestres etc, que organizam e definem movimentos. Como noções estruturantes da cidade, então, quantidade e movimento nos permitiram pensar sobre o modo como estão constituídos os diversos espaços da cidade e as relações que se estabelecem neles. Pelo movimento, mostramos que a questão reside no fato de uma sociedade se fixar no espaço, constituindo-se, a cidade, por um agrupamento humano que se fixa em sua dimensão espacial. Já pela questão da quantidade, vimos que a cidade é um receptáculo de aglomeração, o que a torna não oposta ao campo mas, sim, ao (semi)nomadismo, que implica em sociedades que não se fixam de forma permanente num determinado espaço.

Quantidade e movimento estão, dessa maneira, na base de constituição do espaço e, ao associarmos as duas noções, mostramos que habitar a cidade, portanto, vai se definir pela forma como, diante da concentração que caracteriza o espaço, o movimento é produzido, significado, (im)possibilitado em diversas instâncias. É no entrelaçamento de ruas, calçadas e de todo tipo de vias de deslocamento, pontos de ancoragem da espacialidade urbana, que a quantidade circula e se movimenta na cidade. Portanto, como vãos significativos na urbe, as calçadas acolhem a quantidade em deslocamento e, entremeadas no tecido urbano, tornam-se, então, espaços tensos, nos quais o conflito do movimento e da subjetivação se textualiza, através da concentração, da interrupção do passo, dos retornos, das paradas, das permanências no espaço, dos obstáculos a elas agregados - comércio, balizas, estacionamento de veículos, jardins, mobiliário urbano, entulhos.

As relações sociais ficam, assim, determinadas pelos espaços urbanos, sendo que a relevância incide sobre a posição que o sujeito ocupa na cidade, se dela ele faz parte ou não, se os sentidos do sujeito podem aí ser significados, tendo no simbólico a instância mediadora de se olhar para esse real. Vimos que esse olhar que a cidade movimenta apreende sua corporalidade espacial pelos reflexos sensíveis que "são parte dos sentidos", proporcionando

ao sujeito uma experiência sensível do espaço, objeto de estudo das ambiências urbanas, noção que trouxemos também para nos auxiliar nas análises das calçadas, como espaços encarnados de movimento.

Esses sítios, por onde o movimento acontece, mobilizam, além da atividade motora do pedestre, a percepção sensível do passeio público, no momento do caminhar. Dessa maneira, sujeito e espaço vão se constituindo pelos estilos de movimento, que suas ambiências proporcionam ao transeunte, decorrente do maior ou menor número de interdições presentes nesse espaço. Entendemos que a própria configuração física das calçadas, com obstáculos, bem como suas ambiências, envolvendo a sonoridade, a luminosidade, convocam, ao mesmo tempo, o passo do pedestre, o seu olhar, a sua audição, o seu olfato, numa relação sempre singular com o espaço.

Diante dos obstáculos e apreendendo sensivelmente o meio circundante, os sentidos do cidadão, no instante mesmo em que anda pelas calçadas, será sempre outro, cada vez que se deparar com um obstáculo a ser transposto, pois a relação sujeito/espaço/obstáculo será diferente. Da mesma maneira, serão outras as relações e os sentidos de quem invade as calçadas, fazendo delas estacionamento, espaço de comércio, confeccionando um jardim ou, mesmo, permanecendo nelas, pelo passo lento da deambulação, ou pela eleição da calçada para o seu "habitar". Sentidos moventes que dizem respeito aos diferentes modos de interditar o espaço, aos sujeitos que transitam/permanecem neles e àqueles que se apropriam dele, de modo privado, inscritos em formações discursivas distintas.

Assim, a linguagem não é, como tentamos mostrar neste estudo, somente um "instrumento" que permite perceber, de imediato, a experiência sensível de um espaço, de representá-la ou transmiti-la, mas, bem ao contrário, ela participa inteira e imediatamente dessa experiência. Portanto, toda percepção sensível de um espaço se constitui através da linguagem com a qual ela joga, fazendo com que o sujeito "percebedor" sinta e nele constituindo-se de diferentes maneiras.

Evidenciamos, ao longo das exposições, que a cidade, pela perspectiva discursiva, é um espaço de confrontos e de produção de sentidos, com as calçadas como lugares de litígio, nos quais esses mesmos sentidos são constitutivos dos efeitos das práticas sociais materializadas na linguagem. É, portanto, através do sensível que esse lugar simbólico, particular, se deixa apreender pelos sentidos, através de suas diferenças.

Portanto, nossas análises sobre o movimento nas calçadas e os sentidos que aí se constituem foram propostas a partir dessa perspectiva, ou seja, de olhar a cidade em suas

formas materiais significantes, segundo uma determinada ordem simbólica. Através delas, então, pudemos compreender que, sustentadas no pré-construído lugar de circulação, de movimento, de sociabilidade, as calçadas com obstáculos, que dificultam o caminhar, passam a instaurar planos enunciativos em que o pedestre, cada vez que se depara com uma interdição, vai se constituir como sujeito na exterioridade, isto é, aquele que está do lado de fora, que não pode circular pelo espaço, arremessado à rua para prosseguir o seu trajeto. Nessa medida, pudemos encontrar as diluídas fronteiras entre o público e o privado, pelas quais o sujeito se sente pertencente ou não à cidade.

São esses obstáculos no espaço do passeio público que ocasionarão o surgimento, portanto, de formas discursivas diversas de subjetividade, decorrentes das diferentes modulações do andar que, por sua vez, vão gerar novas configurações de movimentos, devidos à apropriação privada do espaço público das calçadas. Dessa forma, então, como ser pedestre num espaço dividido e recortado, que causa constantes estranhamentos entre aqueles que passam por ele, já que, como dissemos antes, cada nova interdição na calçada movimenta um lugar diferente de constituição do sujeito.

Usando a fotografia, como dispositivo analítico de registros pontuais de movimento dos pedestres, pudemos observar que, a colocação de obstáculos de qualquer ordem nas calçadas, opacifica o estatuto de passeio público desses espaços, apagando as fronteiras entre o que é público e o que é privado. Portanto, aqui, o mecanismo de interpretação entre os pedestres e os obstáculos nas calçadas será de uma outra ordem determinante: a do discurso. Isto, porque, ora o referente é um lugar, ora é o sujeito que, impedido de caminhar, se vê constituído numa ameaça, para alguns, ou não pertencente àquele espaço, para outros.

Pudemos, então, compreender que a colocação dos obstáculos e a apropriação privada dos espaços públicos das calçadas faz com que esses lugares de movimento e de sociabilidade sejam vistos como "um outro lugar", distante das condições de produção que os engendraram. Condições de produção essas que apontam para o estatuto intermediário da passagem do público para o privado, que, nas fotos analisadas, não fala, mas resiste e é nessa resistência que o discurso vai funcionar, proliferando enunciados, tomado pela percepção sensível, encontrando novos efeitos de subjetividade, na cidade. Consideramos, portanto, a partir do *corpus* analisado que, todos os obstáculos colocados nas calçadas para dificultar, ou mesmo impedir, o movimento do pedestre, pertencem a modalidades de expressão da subjetividade constituída na prática de circulação dos pedestres pelos espaços urbanos.



## REFERÊNCIAS

---

ARENDRT, HANNAH. A condição humana. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 2010.

ARISTÓTELES. Arte poética. São Paulo: Editora Martin Claret, 2007.

AUGOYARD, J-F. (1995) "L'environnement sensible et les ambiances architecturales". L'espace géographique, 4, apud THIBAUD, J-P. Ambiances en Débats. France: À la croisée, 2004.

\_\_\_\_\_. *Eléments pour une théorie des ambiances architecturales et urbaines*. Les Cahiers de la Recherche Architecturale. n 42/43, 1998.

\_\_\_\_\_. *Vers une esthétique des ambiances*. In: Ambiances en débats. AMPHOUX, P, THIBAUD, J-P, CHELKOFF, G. (eds). Bernin : La Croisée, 2005.

BENÉVOLO, L. História das cidades. São Paulo: Perspectiva, 1993.

BENJAMIN, W. Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, [1989] 2011.

\_\_\_\_\_. *L'oeuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique*. Paris: Allia, 2003.

BLUTEAU, R. Vocabulário português & latino: aulico, anatomico, architectonico...Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728.

BOARETO, R. *Calçadas*. Revista dos Transportes Públicos. ANTP, 2003.

BÖHME, G. Atmosphere as an aesthetic concept. Daidalos. n° 42/43, 1998.

BRANDÃO, M.H.N. Introdução à análise do discurso. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1993.

CALVINO, I. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

COHEN, R. Cidade, corpo e deficiência: percursos e discursos possíveis na experiência urbana. Rio de Janeiro: EICOS/IP/UFRJ, 2006.

COURTINE, K-J. *Metamorfoses do Discurso Político: derivas da fala pública*. Tradução: Nilton Milanez e Carlos Piovezani. São Carlos: ClaraLuz, 2006.

D'OTAVIANO, M. C. L. *Áreas para pedestres em São Paulo: origens, história e urbanismo contemporâneo*, tese de mestrado. FAUUSP, 2001.

DA VINCI. *O código atlântico*.

DAUDET, L. *Mélancolie*. Paris: Grasset, 1928.

DEBORD, G. *Rapport sur la construction des situations et sur les conditions de l'organisation et de l'action d ela tendance situationniste internationale*. In: *Internationale situationniste*, 1957.

DEWEY, J. *Interpretation of savage mind*. In: *Psychological Review*, nº 9, 1902.

\_\_\_\_\_. *Logique. La théorie de l'enquête*, apresentação e tradução de G. Deledalle. Paris: P.U.F. [1938] 1993.

\_\_\_\_\_, BENTHLEY, A. F. *Knowing and the known*. Bonston: The Beacon Press, 1949.

\_\_\_\_\_. *Art as experience*. New York: Perigee Books [1934] 1980.

\_\_\_\_\_. *Having an experience*. In: *Art as Experience*. New York: Minton, Balch & Co., 1934.

DICIONÁRIO ELETRÔNICO AULETE.(2012) Disponível em [http://aulete.uol.com.br/site.php?mdl=aulete\\_coletivo&op=loadVerbete&palavra=calcada](http://aulete.uol.com.br/site.php?mdl=aulete_coletivo&op=loadVerbete&palavra=calcada). Acesso em 24/07/2012.

DICIONÁRIO Le Robert Historique. Paris: 2000

FEDATTO, C. *Margens do sujeito no espaço urbano*. Dissertação de mestrado. Campinas,SP., 2007.

FERNANDES, C. A. *Análise do Discurso: reflexões introdutórias*. São Carlos, SP: Editora Claraluz, 2008.

FERREIRA, A. B. de H. *Novo dicionário Básico da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1995.

FIGUEIREDO, C. *Novo dicionario da lingua portuguesa*, 1913.

HENRY, P. *Sujeito, sentido, origem*. In: *Discurso Fundador*. Campinas, SP: Pontes, 1994.

JACOBS, J. *Vida e morte das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LAGAZZI, S. *As ocupações dos sem-teto na discursividade da cidade*. In: ORLANDI, E. (org) *Cidade Atravessada : os sentidos públicos no espaço urbano*. Campinas, SP: Pontes, 2001.

\_\_\_\_\_ *O recorte e o entremeio: condições para a materialidade significativa*. In: In: RODRIGUES, E. A., SANTOS, G. L., CASTELLO BRANCO, L. K. (orgs) *Análise de Discurso no Brasil: pensando o impensado sempre; uma homenagem a Eni Orlandi*. Campinas, SP: Editora RG, 2011.

\_\_\_\_\_ *Percursos que se cruzam. Leituras que se abrem*. In: ORLANDI, E. (org) *Para uma enciclopédia da cidade*. Campinas, SP: Pontes, Labeurb/Unicamp, 2003.

LAPA, J.R.A. *A cidade: os cantos e os antros*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008.

LE BRETON, D. *Eloge de la Marche, suite essais*. Paris: Editions Métailié, 2000.

LE CORBUSIER. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LEFEBVRE, H. *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos, 1968.

LEROI-GOURHAN, A. *Les racines du monde*. Paris: Belfond, 1982.

MALATESTA, M. E. B. *Andar a pé: uma forma de transporte para a cidade de São Paulo*. Dissertação de mestrado, São Paulo: FAUUSP, 2007.

MUNFORD, L. *A cidade na história*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

NIETZSCHE, F. *Ainsi parlait Zarathouste*. Paris: Livre de Poche, 1947.

\_\_\_\_\_ *Le gai savoir*. Paris: Gallimard, 1950.

NILSSON-EHLE, H. (1957) *Ambiance, Millieu et Climat*. In: *Studia Neophilologica*. vol. XXIX, nº 2, apud. THIBAUD, J-P. *Petite Archeologie de la Notion d'Ambiance*. Cresson/UMR, 2012.

NUNES, J. H. *O espaço urbano: a 'rua' e o sentido público*. In: ORLANDI, E. (org) *Cidade atravessada: os sentidos públicos no espaço urbano*. Campinas, SP: Pontes, 2001.

ORLANDI, E. *Efeitos do verbal sobre o não verbal*. Rua, nº 1. Campinas, SP: Editora Unicamp, 1995.

\_\_\_\_\_ *Análise de Discurso; princípios e procedimentos*. Campinas, SP: Pontes, 2009.

\_\_\_\_\_ *Cidade dos Sentidos*. Campinas, SP: Pontes, 2004.

\_\_\_\_\_ *Discurso e Políticas Públicas Urbanas: A fabricação do consenso*. Campinas, SP: Editora RG, 2010.

\_\_\_\_\_ *Discurso em análise: sujeito, sentido, ideologia*. Campinas, SP: Pontes Editores, 2012.

\_\_\_\_\_ Interpretação; autoria, leitura e efeitos do trabalho simbólico. Campinas, SP: Pontes Editores, 2007.

\_\_\_\_\_ *Ler a cidade: o arquivo e a memória*. In: ORLANDI, E. (org.) Para uma enciclopédia da cidade, Campinas/SP, CNPq/Labeurb/Pontes, 2003

\_\_\_\_\_ *N/O Limiar da Cidade*. In: Rua, Número Especial. Campinas: Nudecri/Unicamp, 1999.

\_\_\_\_\_ *Tralhas e troços: o flagrante urbano*. In: ORLANDI, E. (org) Cidade Atravessada. Os sentidos públicos no espaço urbano. Campinas, SP: Pontes, 2001.

OTTONI, D. Cidades-Jardim de amanhã. São Paulo: Hucitec, 1984.

PASSOS, F. et al. O novo flâneur. Disponível em <http://puc-riodigital.com.puc-rio.br/>. Acesso em 13/06/2012.

PÊCHEUX, M & FUCHS, C. (1975) *A propósito da análise automática do discurso: Atualização e Perspectivas*. In: GADET, F.; HAK, T. (org.). Por uma análise automática do discurso: uma introdução à obra de Michel Pêcheux. Campinas: Unicamp, 2010.

\_\_\_\_\_ (1969) *Análise automática do discurso*. Tradução de Eni P. Orlandi. In: GADET, F.; HAK, T. (org.). Por uma análise automática do discurso: uma introdução à obra de Michel Pêcheux. Campinas: Unicamp, 2010.

\_\_\_\_\_ (1975) *Semântica e Discurso: uma crítica à afirmação do óbvio*. Trad. de Eni P. Orlandi, Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

\_\_\_\_\_ *O discurso: estrutura ou acontecimento*. Campinas, SP: 2008.

\_\_\_\_\_ *Papel da memória*. Campinas, SP: Pontes, 2007.

RANCIERE, J. O Desentendimento: Política e Filosofia. São Paulo: Editora 34, 1996.

ROBIN, R. História e Linguística. São Paulo: Cultrix, 1973.

RODRÍGUEZ-ALCALÁ, C. *Entre o espaço e seus habitantes*. In: ORLANDI, E. (org) Para uma enciclopédia da cidade. Campinas, SP: Pontes, 2003.

\_\_\_\_\_ *A cidade e seus habitantes: língua e ideologia na constituição do espaço*. In: Escritos 6: Escrita, Escritura, Cidade (II). Campinas, SP: Labeurb/Nudecri/Unicamp, 2002.

\_\_\_\_\_ *Ambiência e Linguagem na Produção simbólica do Espaço Urbano: A distinção público/privado e a percepção do movimento*. Rodríguez-Alcalá, C. *Atmosphäre und Sprache in der symbolischen Produktion des städtischen Raumes: die Unterscheidung öffentlich/privat und die Wahrnehmung von Bewegung*. IN: Thibaud, J.-P. e Kazig, R. Hg. (éd.). *Städtische Atmosphären*. Bielefeld: Bielefeld (no prelo).



\_\_\_\_\_ *Em torno de "Observações para uma teoria geral das ideologias"* de Thomas Herbert. In: Revista Estudos da Língua(gem). Vitória da Conquista, vol.1, 2005.

\_\_\_\_\_ *Discurso e cidade: a linguagem e a construção da "evidência do mundo"*. In: RODRIGUES, E. A., SANTOS, G. L., CASTELLO BRANCO, L. K. (orgs) *Análise de Discurso no Brasil: pensando o impensado sempre; uma homenagem a Eni Orlandi*. Campinas, SP: Editora RG, 2011.

ROLNIK, R. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 2012.

ROUSSEAU, J-J. *Les confessions*. Paris: Livre de Poche, 1972.

SANSOT, P. *Marcher, Marcher dans la ville*. In: SANSOT, P. (ed). *Poétique de la ville*. Paris: Armand Colin, 1996.

SCHALLER, J-J. *Construire un vivre ensemble dans une démocratie renouvelée*. Comunicação apresentada na Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo, em novembro de 2001. In: ORLANDI, E. *Discurso e Políticas Públicas Urbanas: A fabricação do consenso*. Campinas, SP: Editora RG, 2010.

SENNETT, R. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

SILVA, A. M. (1789) *Diccionario da lingua portugueza - recompliado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado*, por Antonio de Moares Silva. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813.

SITTE, C. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Editora Ática, 1992.

SOUZA, P. *Espaços interditados e efeitos-sujeito na cidade*. In: ORLANDI, E. (org) *Cidade Atravessada: os sentidos públicos no espaço urbano*. Campinas, SP: Pontes, 2001.

SOUZA, T. *A análise do não verbal e os usos da imagem nos meios de comunicação*. In: Rua, nº 7. Campinas, SP: Unicamp, 2001.

SPITZER, L. (1942). *Millieu and Ambiance*. In: *Essay in Historical Semantics. Philosophy and Phenomenological Research*. vol. III, apud. THIBAUD, J-P. *Petite Archeologie de la Notion d'Ambiance*. Cresson/UMR, 2012.

THIBAUD, J-P. *A ambiência trilhando caminho: em direção a uma perspectiva internacional*. In: Rua, nº 14. Campinas, SP: Labeurb/Nudecri/Unicamp, 2008.

\_\_\_\_\_ *De la qualité diffuse aux ambiances situées*, La croyance de l'enquête. Paris : Editions de l'EHESS, (Raisons Pratiques), 2004b.

\_\_\_\_\_ *La ville à l'épreuve des sens*. In: COUTARD, O; LEVY, J-P. (eds). *Ecologies urbaines: états des savoirs et perspectives*. Paris: Economica Anthropos, 2010.

- \_\_\_\_\_ L'horizon des ambiances urbaines. Communications. n° 73, 2002.
- \_\_\_\_\_ *Mouvement et perception des ambiances souterraines*. Les annales de la recherche urbaine, 1996.
- \_\_\_\_\_ Petite Archeologie de la Notion d'Ambiance. Cresson/UMR, 2012.
- \_\_\_\_\_ *Une approche pragmatique des ambiances urbaines*. In: Ambiances en débats. Grenoble. À la Croisée, 2004a.
- THOMAS, R. La marche en ville, une histoire de sens. Cresson, 2007.
- VELHO, G. *Observando o familiar*. In: NUNES, E. O. (org.) – A Aventura Sociológica. Objetividade, Paixão, Improviso e Método na Pesquisa Social. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- YÁZIGI, E. O mundo das calçadas. São Paulo: Humanitas, 2000.
- ZATTAR, N. Calçadas: espaço público ou privado? Unemat/Cáceres: 2008.
- ZOPPI FONTANA, M. G. *Nossa cidade, nossa casa, nosso jardim: as miragens do "cidadão comum"*. In: MORELLO, R. (org). Giros na cidade: materialidades do espaço. Col. Saber urbano e linguagem. Campinas, SP: LABEORB/NUDECRI, 2004.