

Percepção semântica e mobilidade urbana

Semantic perception and urban mobility

André de Souza Silva* e Felipe Ferla da Costa**

*Doutor em Planejamento Urbano e Regional – UFRGS. Arquiteto e Urbanista – UNISINOS. Docente nos Cursos de Graduação e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. UNISINOS - Universidade do Vale do Rio dos Sinos - Escola Politécnica.

** Estudante de Arquitetura e Urbanismo – UNISINOS. Bolsista de iniciação científica no Mestrado Profissional em Arquitetura e Urbanismo – UNISINOS - Universidade do Vale do Rio dos Sinos.

Resumo

A pesquisa tem por objetivo desenvolver um método de análise da mobilidade urbana contemporânea a partir da perspectiva da pessoa e seu entendimento particular da espacialidade no meio onde está inserida como elementos centrais de tal fenômeno. A partir dos conceitos de não-lugar, heterotopia, topologia, proxêmica e semiótica, foi elaborado um sistema de análise das especificidades informacionais e interpessoais provenientes de espaços públicos e edificados com diferentes características formais, funcionais e espaciais. Os resultados indicam que tais conceitos embasam o método da percepção semântica por meio da elaboração de um diagrama concêntrico-radial - a partir da análise de imagens da cidade - o qual permite sintetizar as inúmeras interpretações qualitativas possíveis da mobilidade urbana do ponto de vista específico de cada pessoa.

Palavras-chave: Cidade. Movimento. Diagrama de Análise.

Abstract

The aim of this research is to develop an analysis method of contemporary urban mobility from the perspective of a person and his/her private understanding of the capacity of the environment into which he/she is inserted as central elements of this phenomenon. Parting from the concepts of no-place, heterotopia, topology, proxemics and semiotics, an analysis system was devised of the informational and interpersonal specificities stemming from public spaces and edified with different formal, functional and special characteristics. The results indicate that these concepts are based on the semantic perception method by means of the elaboration of a concentric-radial diagram based on the image analysis of the city, which allows synthesizing the innumerable qualitative interpretations of urban mobility from a specific point of view each person.

Keywords: Town. Movement. Analysis Diagram.

1. Introdução

A pesquisa¹ tem por objetivo compor um método de análise semântica da diversidade de características morfológicas, socioespaciais, culturais, históricas e ambientais dos percursos urbanos. A partir dos conceitos de não-lugar de Augé (AUGÉ, 1995), centrado em lugares de caráter transitório, cuja relação e significado com o seu meio é efêmera, e da heterotopia de Foucault (FOUCAULT, 1984), voltado a espaços fundamentados em variadas significações e relações dicotômicas, seja com outros espaços ou com as pessoas que deles se utilizam, é possível estabelecer relações subjetivas, porém inteligíveis de análise dos signos por meio da semiótica (BARTHES, 1971). Tais ideias tratam respectivamente dos espaços públicos e edificados que apresentam características físicas, sociais, políticas e culturais homogêneas e heterogêneas, sendo mediadas por conceitos complementares vinculados à distância tanto em termos relacionais da topologia (AGUIAR, 2009) quanto interpessoais da proxêmica (HALL, 1966).

Ao abordar aspectos vinculados ao movimento de pessoas e à percepção espacial, a presente pesquisa tem por objetivo a análise de como os não-lugares e as heterotopias podem influenciar ou até mesmo definir o modo como as pessoas por entre tais espaços se deslocam além de como são interpretados em termos simbólicos e visuais.

A partir da inserção das pessoas como elementos centrais na relação simbiótica com espaços públicos e edificados, a pesquisa procura sintetizá-los nas categorias de não-lugares e heterotopias tendo como fundamento o entendimento relacional da espacialidade em nível interpessoal. Juntamente com a categorização dos locais que abarcam espaços públicos e edificados, serão examinadas as características topológicas e as relações interpessoais de ação em torno do contexto imediato, de modo a classificar as experiências inerentes ao movimento de pedestres e veículos. Ao elencar tais definições conceituais,

1. Este artigo integra um conjunto de estudos elaborados como extensões teóricas do projeto de pesquisa Modelo de predição da mobilidade urbana, o qual é apoiado e financiado pelo CNPQ - UNIVERSAL- MCTI/CNPq N° 14/2014. Processo n° 446332/2014-3.

o método proposto da percepção semântica por meio da elaboração de um diagrama concêntrico-radial permite verificar os aspectos relativos à passagem e permanência pelos espaços públicos e edificados como um todo informacional.

2. Não-lugar: espaços públicos e edificados (in)distintos

A categorização dos espaços públicos e edificados como não-lugares, descritas por Augé, diz respeito à condição efêmera destes em razão da falta de identidade própria como elementos individuais, das relações pouco significativas com seu entorno, e da não contribuição com a narrativa da cidade como um todo (AUGÉ, 1995, *passim*). Tal definição, em primeira instância, diz respeito, por exemplo, a locais como *shoppings*, supermercados, aeroportos, dentre outros, ou seja, obras típicas da contemporaneidade que fundamentalmente são elementos de passagem (ou passivos) para com as pessoas que os utilizam.

O não-lugar, diferentemente do lugar descrito por Certeau (1998, p. 201) como “[...] ordem (seja qual for) segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência” e “[...] uma configuração instantânea de posições”, implicando assim a “[...] indicação de estabilidade”, é, por tanto, um fenômeno de caráter tal que a inconsistência, ou a completa falta das generalidades sociais, culturais e históricas que deveriam primeiramente o constituir, tornam o mesmo não apenas uma

ordem (neste caso espacial ou morfológica) de base artificial em sua concepção, mas também em sua utilidade.

A existência e a conseqüente proliferação de não-lugares nos ambientes urbanos atuais não exclui os “lugares” caracterizados simultaneamente como espaços geométricos e antropológicos (MERLEAU PONTY, 1999), ou seja, aqueles que existem respectivamente num plano físico e aqueles estruturados pelas pessoas que os utilizam (forma e conteúdo). Contudo, sua crescente presença na sociedade e no modo como a mesma se relaciona entre si e com seu meio, juntamente com o fato de que os não-lugares essencialmente constituem-se de modo abstrato em desejos contemporâneos (elementos metafóricos de viagens, férias e consumo, por exemplo), tornam os “lugares” em si, espaços de *memória*. Em outras palavras, locais meramente simbólicos estão a mercê de uma constante fragmentação de interpretações e interesses, largamente efêmeros. Constituem o outro, aquilo que existe como curiosidade, algo fora de uma rotina distinguida pela passagem e não pela permanência, logo uma heterotopia (FOUCAULT, 1984).

3. Heterotopia: múltiplos sentidos às espacialidades e temporalidades

Foucault argumenta que, com seus estudos acerca dos movimentos dos corpos celestes, Galileu foi responsável por determinar o aspecto locali-

zação em detrimento da extensão em relação ao espaço, ou seja, um lugar específico onde a pessoa ou o artefato se faz presente não é mais um plano fechado em si mesmo, mas um ponto em constante deslocamento (FOUCAULT, 2009, *passim*). Contemporaneamente, devido ao aumento e consequente complexidade da relatividade dos posicionamentos entre pessoas e artefatos, as relações que espaços públicos e edificações apresentam entre si em termos análogos se tornam aspecto fundamental de análise da percepção do movimento espacial.

Dentre os mais variados modos de posicionamentos existentes e suas respectivas relações, Foucault (2009, p. 414) considera que os conceitos de utopia e heterotopia “[...] suspendem, neutralizam ou invertem o conjunto de relações que se encontram por eles designadas, refletidas ou pensadas. As utopias, por representarem de modo simbólico perspectivas sociais idealizadas, em si, nada mais são do que posicionamentos imaginários, ou seja, não reais. Por outro lado, as heterotopias seriam lugares legítimos, mas cujos posicionamentos reais estão simultaneamente ilustrados e subvertidos. Como analogia existente no limiar entre estas duas concepções conceituais encontra-se o espelho: por ser uma imagem artificial do mundo em uma superfície, cuja função é nada mais do que refletir aquilo que se encontra em sua frente, o mesmo é uma utopia, um irrealidade. Mas, por ser um objeto físico da qual a pessoa que ali vê a si e o ambiente que

o cerca, é uma heterotopia conforme o fato de que, ao elaborar um simulacro de algo já existente este mesmo simulacro reafirma que uma realidade, algo tangível se faz ou fez presente.

As heterotopias, segundo Foucault (2009: p. 416-420), definem-se por seis princípios: (i) “[...] não há uma única cultura no mundo que não se constitua de heterotopias”.; (ii) “[...] uma sociedade pode fazer funcionar de uma maneira muito diferente uma heterotopia que existe e que não deixou de existir [...]”; (iii) “[...] tem o poder de justapor em um só lugar [...] vários posicionamentos que em si são incompatíveis”.; (iv) “[...] estão ligadas, mais freqüentemente, a recortes de tempo [...]”; (v) “[...] supõem sempre um sistema de abertura e fechamento que, simultaneamente, as isola e as torna permeáveis”.; e, (vi) “[...] tem, em relação ao espaço restante, uma função”.

Estes princípios, que definem as heterotopias em oposição aos não-lugares conceituados por Augé, invariavelmente referem-se a locais cujos aspectos tanto formais quanto funcionais (além de simbólicos) os tornam, sob aspectos referentes a mobilidade urbana, ambientes de permanência ou de movimentos mais específicos, tais como hospitais, museus, igrejas, praças e parques. Ou seja, em tais espaços e artefatos, diferentemente de uma funcionalidade efêmera ou relativa a aspectos originários da contemporaneidade fazer-se presente, as funções, e, por consequência, os movimentos gerados pelas

mesmas, as tornam propícias a maior constância da pessoa em seus domínios.

4. Topologia: dimensão relacional entre as partes e o todo

O conceito de topologia está implicitamente vinculado ao da geometria quando o mesmo é empregado na análise morfológica em termos da relação espacial entre edificações. Porém, enquanto a geometria refere-se a características formais e dimensionais de objetos em um espaço pré-estabelecido, a topologia descreve particularidades menos explícitas, no entanto, subentendidas em um contexto geométrico por delinear relações entre elementos (AGUIAR, 2009, *passim*). Em outras palavras, a topologia, quando utilizada no domínio morfológico, tem como objetivo o estudo das configurações espaciais de artefatos e o modo como os mesmos relacionam-se entre si por meio de arranjos específicos e distância relativa (proximidade e distanciamento).

A análise topológica com o enfoque na mobilidade urbana pode ser sintética, porém representativa o suficiente do objeto de estudo. Em tal representação, as particularidades topológicas se apresentam como componentes relacionais que definem padrões de movimento, i.e. como as mesmas configuram e potencializam o sentido de orientabilidade espacial da mobilidade urbana. Fundamentalmente, topologia é uma condição de análise objetiva a partir da abrangência sub-

jetiva entre as partes, ou seja, de interpretação relativa àquele que está em determinado espaço e em movimento (KOHLSDORF e KOHLSDORF, 2005). Diferentemente de estar informado pelos aspectos topológicos implícitos, a percepção topológica está mais relacionada à imagem mental que cada pessoa faz do lugar. Tais particularidades estão presentes especialmente no movimento de pedestres, visto que neste caso o deslocamento é feito largamente por sua leitura intuitiva do ambiente e das relações entre os elementos que o compõem.

Os aspectos inerentes à distância relativa dos espaços públicos e edificações entre si com relação às pessoas não levam em consideração sua significação em um contexto sógnico o qual pode influenciar significativamente na mobilidade urbana. Esta leitura, baseada na imagem e utilização destes possui base na proxêmica e semiótica. São áreas do conhecimento que atribuem valores a partir de significações em termos das relações de distância interpessoal e os signos respectivamente.

5. Proxêmica: proximidade e distanciamento interpessoal

Em seus variados modos de movimento, provenientes de caracteres sociais, culturais e políticos vigentes em seu respectivo período histórico, as pessoas invariavelmente estabelecem os seus próprios espaços particulares dos quais as rela-

ções entre as mesmas e os lugares se manifesta (HALL, 2005). As estruturas destes espaços particulares (interpessoais), as dinâmicas presentes nas relações que os mesmos estabelecem, e, as consequências resultantes de tais elementos na realidade de determinado agrupamento social definem a maneira como o mesmo compreende um plano sensorial específico. Assim, o espaço privado de uma pessoa e a interação que tal mantém com outras e seu meio determina sua maneira de receber e processar informações. O estudo deste fenômeno recebe o nome de *proxêmica*.

Em *The Hidden Dimension*, Edward T. Hall (1966) estabelece quatro tipos de proximidades espaciais das quais as interações entre as pessoas e seus meios ocorre: a distância íntima, pessoal, social e pública. A distância íntima refere-se ao contato direto dos corpos (próxima), a pessoal pelo contato físico eventual (intermediária) e a social e pública pelo contato apenas visual (distante).

Cada uma destas proximidades espaciais apresenta especificidades de interação que vão desde o confronto e a proteção (distância íntima) até a quase completa exclusão de qualquer tipo de contato, exceto o verbal (distância pública). Em termos de mobilidade urbana, as categorias de proximidades espaciais descritas sugerem modos de como diferentes pessoas em um meio específico podem se deslocar pelo mesmo dependendo das condições físicas que tal apresenta.

6. Semiótica: atribuição de significado geral e sentido particular

A evolução e, conseqüente expansão das cidades ao longo da história, invariavelmente torna sua compreensão por parte das pessoas igualmente ampla, i.e., sua leitura em níveis diversos tais como morfológicos, simbólicos, culturais, dentre outros, é múltipla. Mesmo com tal expansão do entendimento dos espaços públicos e edificados em tais categorias, os componentes que os definem em um plano morfológico, sejam eles em termos formais ou funcionais, constituem-se em si como signos, ou seja, são partes, elementos que se referem a um todo do qual foram originalmente extraídos (PIGNATARI, 2002, p. 27).

O signo, de acordo com Barthes (1971, p. 43), é “[...] composto por um *significante* e um *significado*. O plano dos *significantes* constitui o plano de *expressão* e dos *significados* o plano de *conteúdo*”. Logo, o modo como cada pessoa assimila e atribui conteúdo a expressão dos signos representados pelos espaços públicos e edificações, em si, é um fenômeno coletivo resultado da interpretação individual de cada pessoa.

Contemporaneamente, o movimento de pessoas como expressão específica do conteúdo que os mesmos apresentam, é de natureza não apenas intrincada, mas também fragmentada. A variedade de modos particulares pelos quais pessoas apropriam-se à sua maneira dos espaços públi-

cos e edificados e, - por consequência, como movem-se por entre eles - para finalidades além ou opostas a seu conteúdo, como por exemplo, ocupações irregulares em áreas ambientais e/ou desprovidas de infraestrutura, é uma característica notória da atualidade. Ou seja, a mobilidade urbana contemporânea, diferentemente de ser definida em grande parte pelo conteúdo dos espaços públicos e edificados, é em si, articulada por expressões correspondentes ou não ao seu respectivo conteúdo.

Tendo por base a semiótica e suas formulações relativas a leituras de signos e símbolos, os conceitos opostos de não-lugares e heterotopias (assim como elaboradas respectivamente por Augé e Foucault), foram estabelecidos como os paradigmas principais da presente pesquisa como forma de agrupar os diferentes locais presentes nos trajetos de análise. A partir da leitura e interpretação da literatura que se refere aos não-lugares e as heterotopias, o primeiro conceito, em relação à mobilidade urbana, agrupou-se em termos de indistinção e de passagem, enquanto o segundo, em termos de inteligibilidade e permanência (Figura1).

Cabe destacar que lugares são relacionais, identitários e históricos, enquanto que não-lugares são, em essência, transitórios, e em determinadas situações heterotópicos. Contudo, a presente pesquisa foca nos aspectos dicotômicos intrínsecos de cada conceito considerando não-

-lugares e heterotopias conceitos de relativa oposição, embora ambos possam coexistir e são complementares.

Semiótica Proxêmica			
Não-lugar		Heterotopia	
Áreas de caráter transitório cuja relação e significado com o seu meio é efêmera. Fenômeno característico da contemporaneidade.		Áreas fundamentadas em variadas significações e relações, seja com outros espaços ou com as pessoas que deles se utilizam.	
Indistinto	Passagem	Inteligível	Permanência
Não possui qualidades que o diferenciem dos demais locais, seja por excesso de informação ou pela falta da mesma.	Área transitória devido a funções que estabelecem pouca ou nenhuma relação com a pessoa.	É de compreensão imediata por parte da pessoa devido a suas particularidades formais ou funcionais.	Sugere interesse, seja por seus atributos convidativos e/ou contemplativos.

Figura 1: Conceitos vinculados à percepção semântica. Fonte: suprimida para preservar a identidade dos autores.

Compreende os diferentes planos conceituais abordados, em conjunto com a representação apropriada das características formais dos locais em análise e seus atributos relativos à mobilidade urbana e às interações interpessoais. O modo como os conceitos estão inter-relacionados possui emprego variado, cujo objetivo é delinear como espaços públicos e edificações influenciam nos movimentos urbanos e na percepção individual dos mesmos.

7. Método

A relação das pessoas com o meio por onde se movimentam, que tipos de efeitos cada área pode exercer em circunstâncias referentes à quantidade de movimento de pessoas ao redor e, a qualidade semiótica informacional que tal acarreta para com a pessoa, foi ilustrada nos planos adjacentes àquele da própria pessoa (Figura 2).

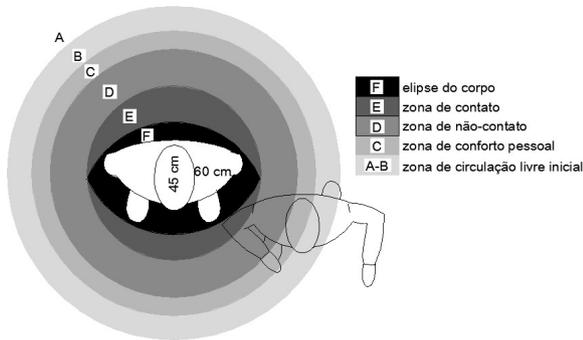


Figura 2: Zonas de contato interpessoal. Fonte: Adaptado de FRUIN (1971) e HALL (1966).

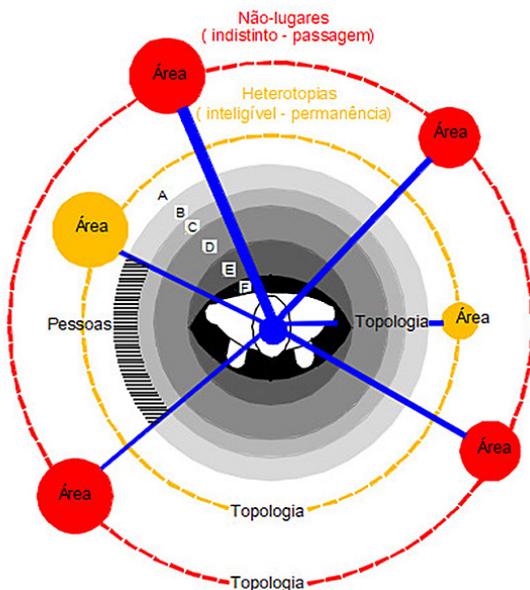


Figura 3: Diagrama concêntrico-radial. Fonte: suprimida para preservar a identidade dos autores.

Em tais planos estão as diferentes zonas de contato interpessoal entre a pessoa e seu meio em uma escala humana, ou seja, em um nível de interação e experiência imediata. Medidas até 1,20 m pertencem ao espaço pessoal – elipse do corpo e zona de contato (E; F - Figura 2); medidas de 1,20 m a 3,60 m pertencem ao espaço social - zona de não-contato e de conforto-pessoal (C; D - Figura 2); e, medidas de 3,60 m a 7,60 m pertencem ao espaço público – zona de circulação livre inicial, sendo que medidas superiores a 7,60 m estão fora das zonas de contato interpessoal (A; B - Figura 2).

A partir dos conceitos de não-lugar (indistinto/passagem) e heterotopia (inteligível/permanência) elaborou-se um diagrama concêntrico e radial no qual, diferentemente dos locais do trajeto (sejam não-lugares ou heterotopias) estejam ilustrados em termos lineares, ou seja, de modo onde as distâncias físicas sejam aparentes, as mesmas apresentam-se por relações topológicas de distância relativa. Isto significa que, ao invés das áreas analisadas estarem formalmente delineadas como pontos sequenciais em um percurso do qual a pessoa se movimenta de uma qualquer até outra que seja àquela fisicamente mais próxima, tais estão distribuídas em planos dos quais a pessoa (o ponto central do diagrama) pode ter acesso a todo instante, i.e., o trajeto é compreendido como um todo informacional, um conjunto de relações topológicas, não elementos distantes e separados (Figura 3). Os diferentes locais pelos quais a pes-

soa se desloca são identificados e distribuídos em heterotopias (mais próximos da pessoa devido à sua inteligibilidade) e não-lugares (mais afastados da pessoa devido à sua indistinção). Esta organização dos locais tendo como centro a pessoa que por entre eles se movimenta, ressalta o aspecto topológico das relações entre os mesmos, enquanto o tamanho de seu diâmetro em ordem gráfica diz respeito a sua importância signíca. Linhas radiais de diferentes espessuras entre uma área e outra indicam o nível informacional de caráter semiótico: quanto mais espessa a linha, mais informação tal trajeto apresentou. Sob a forma gráfica analítica de hachura são representas as zonas de contato interpessoal entre os locais. Ou seja, dependendo do tipo e da intensidade das interações interpessoais, tais hachuras inseridas nas respectivas zonas de contato representam qualitativamente o movimento entre cada área (Figura 3).

Tendo a pessoa como centro, as zonas de contato interpessoal dizem respeito tanto a seu espaço privado quanto aquele que é o seu imediato, ou seja, zonas que abrangem tanto aquelas relativas à sua interação quanto ao seu deslocamento. O diagrama em seu formato final apresenta as divisões conceituais dos principais locais de um trajeto particular juntamente com as características semióticas entre uma zona e outra e que tipo de contatos interpessoais foram estabelecidos em tais.

Cabe destacar que o modo como são obtidos os dados que resultam nos diagramas são de base

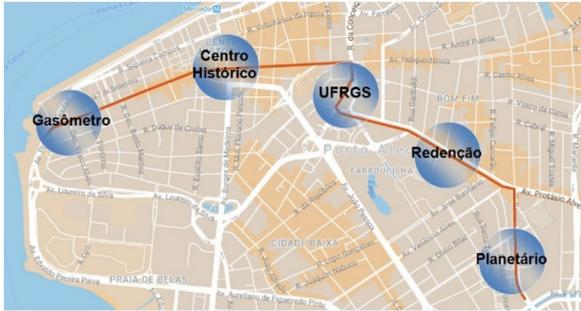


Figura 4: Delimitação da área de estudo. Fonte: Google Maps; suprimida para preservar a identidade dos autores.

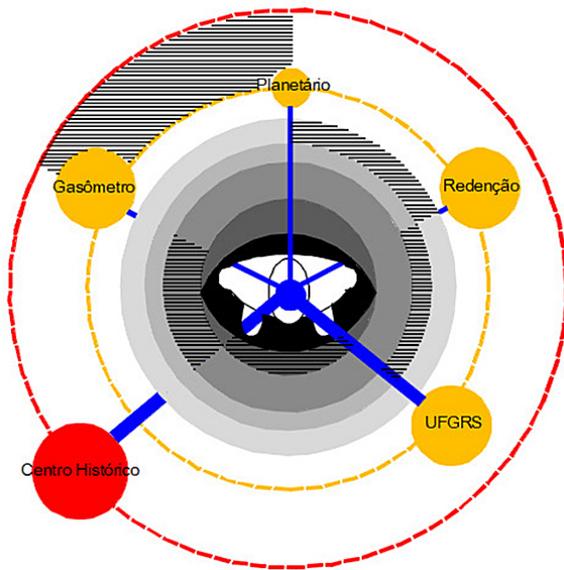


Figura 5: Diagrama concêntrico-radial da área de estudo delimitada. Fonte: Google Maps; suprimida para preservar a identidade dos autores.

qualitativa a partir do nível de subjetividade individual e interpretativa de cada pessoa. Ou seja, são registrados pela pessoa fundamentalmente os aspectos topológicos, perceptivos e de ambiência ao longo da área em estudo. Assim, por exemplo, o tamanho das calçadas, a distância a ser percorrida, a quantidade de pessoas, etc., são relativizados e expressos visualmente em forma de um diagrama de análise que pode apresentar resultados diferentes para cada pessoa.

8. Estudo de caso piloto

O modo como a cidade de Porto Alegre se desenvolveu de maneira a apresentar espaços públicos e edificações de períodos históricos variados é, além de notável, essencial como simbolismo vivenciável. Neste sentido, delimita-se como estudo de caso o percurso estabelecido desde o Planetário Prof. José Batista Pereira, passando pela área correspondente ao entorno do Parque da Redenção, a UFRGS, o Centro Histórico, até o Gasômetro na orla do Rio Guaíba, em Porto Alegre (Figura 4).

De modo a validar e sistematizar a operacionalidade do método proposto, é aplicado o teste piloto do diagrama concêntrico-radial da percepção semântica interpessoal em torno da área de estudo. Fundamentalmente, a pessoa em deslocamento - em modo de observação - registra as sensações positivas e/ou negativas (através de imagens) que cada área lhe atribui. Deste modo,

ao final do deslocamento, é possível identificar e classificar os locais com significativa influência em termos de heterotopia e não-lugares, além das zonas de contato interpessoal associadas (Figura 5).

No caso do trajeto em estudo, o conceito de não-lugar poderia ser aplicado a diversos espaços públicos e edificações a-históricas que coexistem próximos uns dos outros, cuja interpretação é variável à percepção individual de cada pessoa acerca dos mesmos. Já alguns espaços públicos e edificações singulares históricas e culturais poderiam ser descritos como heterotopias por excelência devido ao forte caráter simbólico. Porém, mudanças relacionadas principalmente quanto à cultura, às qualidades que em princípio possuíam, tais como a capacidade de fazer parte da vivência cotidiana e de contribuir com a narrativa em andamento da cidade, atenuam-se. Peculiaridades estas que mesmo sendo consideradas elementos que enriqueceram a evolução da cidade, invariavelmente influenciam a maneira de interpretá-la segundo a situação urbana presente, consequentemente as categorias de passagem e permanência. Em outras palavras, o conceito de não-lugar quando aplicado aos espaços públicos e edificações aqui citados, refere-se principalmente a locais cuja vivência atual os caracteriza por sua artificialidade: são impassíveis a experiências contrárias a mera passagem individual por entre os mesmos e cujos atributos funcionais ou simbólicos, diferentemente de te-



Figura 6: Indistinação visual e informacional: esquina da Rua Sarmiento Leite com a Avenida Independência. Fonte: suprimida para preservar a identidade dos autores.



Figura 7: Zona de não-contato interpessoal: calçada em frente ao Hospital Dom Vicente Scherer. Fonte: suprimida para preservar a identidade dos autores.

rem sido modificados no decorrer do tempo, são em sua concepção primária superficiais.

Sendo espaços públicos e edificações sujeitos a mudanças ao longo de períodos não específicos de tempo devido a fatores como novas necessidades sociais, degradação e reconstruções, tais artefatos têm a capacidade de estabelecer padrões específicos de movimento de pessoas assim como em paralelo os existentes podem ser alterações a partir destas variações. Com tais mudanças e levando em consideração o aspecto temporal, estes artefatos de maneira gradativa podem implicar na migração de movimentos de pessoas para outras direções no entorno imediato. Tal processo implica numa constante fragmentação e conseqüente surgimento e consolidação de novas áreas, diluindo o movimento de pessoas e por vezes gerando resultados como o aparecimento de áreas subutilizadas, desocupadas e vazios urbanos ou, o completo oposto, áreas densificadas, atrativas e movimentadas.

As propriedades formais constituem a distribuição e organização dos espaços públicos e edificados no tecido urbano, enquanto as funcionais dizem respeito ao modo de utilização destes artefatos pelas pessoas. A relação destas propriedades entre si (espaço definido por uma forma que desempenha uma ou mais atividades) resulta tanto numa hierarquia de ordens das quais todas são interdependentes (não é possível que atividades sejam desempenhadas sem uma forma que

a contenha, i. e. um espaço) quanto os eventuais efeitos inerentes aos fenômenos urbanos, tais como a coordenação e a variação do movimento de pessoas em níveis espaciais e temporais.

A área que demarca o início de uma indistinação visual e informacional por decorrência de seus espaços públicos e edificados, além de um aumento exponencial do movimento de pedestres e veículos, é a esquina da Rua Sarmiento Leite com a Avenida Independência (Figura 6). Tal área, que é constituída em termos edilícios por uma quantidade significativa de edificações de aspecto tanto “modernista” quanto “art déco”, cujos térreos possuem comércios variados, juntamente com a falta de equipamentos públicos adequados que estimulem tanto a permanência quanto a contemplação (como bancos e espaços de convívio público), torna-se invariavelmente uma área de passagem.

Seguindo na direção da esquina da Rua Sarmiento Leite com a Avenida Independência, em direção ao Hospital Dom Vicente Scherer, a presença de calçadas estreitas juntamente com o aumento do movimento de pedestres - cuja movimentação é rápida mesmo em tais condições -, torna o deslocamento individual (que até este ponto do percurso se mantinha nas zonas de circulação livre e conforto pessoal) mais propenso a estabelecer-se nas zonas de não-contato (Figura 7).

Tal constatação torna-se mais evidente seguindo em direção a Rua dos Andradas, cujo movimento



Figura 8: Zona de contato: movimentação de pedestres na Rua dos Andradas. Fonte: suprimida para preservar a identidade dos autores.

de pedestres torna-se quase que exclusivo em relação ao de veículos, da qual o movimento diminui ao ponto dos próprios pedestres deslocarem-se por entre a rua além das próprias calçadas estreitas em razão da quantidade de pessoas.

Outro aspecto relevante em termos topológicos para tal tipo de movimentação excessiva nesta área é o fato de que as edificações residenciais ali presentes se constituem em sua maioria dispostas no limite do alinhamento, apresentando também um número variado de pavimentos e térreos com comércios diversos (os não-lugares descritos por Augé), influenciando assim o aumento da passagem e não da permanência de pessoas.

Pouco antes da Praça da Alfândega, um fenômeno distinto é perceptível: o intenso movimento de pedestres tanto nas calçadas quanto na rua em si. Tal divide-se para as extremidades pelo fato de que o eixo da Rua dos Andradas começa a ser apropriado por vendedores ambulantes que compartilham o espaço com equipamentos públicos tais como postes, telefones e lixeiras (Figura 8).

A disposição dos vendedores ambulantes deste modo e a lógica desta escolha não são aleatórias: com o intenso movimento de pedestres nesta área somado a concentração de estabelecimentos comerciais nos térreos dos prédios que se localizam nas laterais da Rua das Andradas, os locais mais apropriados para uma maior visibilidade de seus produtos por parte dos pedestres

que por ali transitam estão no eixo central da rua. Esta concentração de vendedores não regularizados em uma área onde o comércio informal já é predominante, diz respeito não apenas ao fato de que existem certas problemáticas socioeconômicas presentes (falta de oportunidades de trabalhos regulares, por exemplo), mas também que o agrupamento de não-lugares e suas características tendem a se multiplicar, independente da forma e da função que tais reproduções assumam.

A qualidade de indistinção que compreende o trecho da Rua dos Andradas até a Praça da Alfândega se faz notória pelo número excessivo de informações semióticas que ali atuam. Além do arranjo aparentemente não organizado de edificações de diferentes épocas e portes (estabelecendo assim uma leitura múltipla de seus significados e relações), a quantidade excessiva de anúncios, placas, mensagens, slogans e outros tipos de signos urbanos contemporâneos, contribui para um adensamento não apenas visual mas também informacional de tal espaço. Em outras palavras, tais características tornam o mesmo simultaneamente uma área de complexas e excessivas interpretações referentes ao entendimento espacial e suas significações, sejam elas relativas aos aspectos topológicos ou semióticos.

Os locais, cujas características principais são aquelas referentes à sua legibilidade semiótica e capacidade de permanência, ou seja, respectivamente áreas de maior entendimento signatário e



Figura 9: Zonas de circulação livre e de conforto pessoal: movimento de pedestres e veículos na Rua Ramiro Barcelos. Fonte: suprimida para preservar a identidade dos autores.

com algum grau de acolhimento para com a pessoa que por ali se desloca, compreendem toda a extensão do percurso do Planetário Prof. José Baptista Pereira até o início do Centro Histórico e, da Casa de Cultura Mário Quintana até o Gasômetro. Em tais lugares, é notável que a predominância de espaços públicos e edificações, cujas formas e funções (singulares em si próprias tanto pelas qualidades metafóricas quanto simbólicas, i.e, heterotópicas) não apenas diferenciam-se largamente daquelas presentes na área que abrange o Centro Histórico no percurso estabelecido, mas também denotam uma lógica de movimentação de pessoas igualmente oposta.

Iniciando o percurso no Planetário Prof. José Baptista Pereira, localizado na esquina da Rua Ramiro Barcelos com a Avenida Ipiranga, é perceptível uma característica recorrente nas áreas agrupadas como heterotopias: o movimento de pedestres é invariavelmente baixo, não ultrapassando as zonas de circulação livre e de conforto pessoal, enquanto os veículos se concentram mais estacionados do que em movimento (Figura 9). Tal fenômeno ocorre devido a fatores diversos como a presença de equipamentos públicos que estimulam a contemplação, espaços de convívio social e edificações cuja função contribui para determinada permanência. No caso do Planetário este ilustra a movimentação esparsa de pedestres, já que em seu espaço parcialmente público um número considerável de pessoas ali estão presentes em convívio e praticando atividades diversas.

Ao longo da Rua Ramiro Barcelos até a Avenida Osvaldo Aranha, o movimento de pedestres continua baixo tanto em número quanto em velocidade, sendo aquele existente não ultrapassando a zona de conforto pessoal devido em parte a presença de calçadas amplas. Tratando-se do aspecto formal e funcional da área, as edificações presentes caracterizam-se em grande parte por edificações residenciais com alturas variando de 4 até cerca de 10 pavimentos tendo algumas comércios em seus térreos (em especial aqueles mais próximos da Avenida Osvaldo Aranha). A área de característica singular na extensão compreendida do Planetário Prof. José Baptista Pereira até a Avenida Osvaldo Aranha é o Hospital de Clínicas, cujo movimento de pedestres e veículos é intenso. Porém, devido ao fato de que uma área específica para tais movimentos urbanos (especialmente o de veículos) está ali localizada, estes não influenciam de maneira explícita aqueles presentes ao longo da Rua Ramiro Barcelos.

Na direção do Parque da Redenção a partir da Avenida Osvaldo Aranha, os movimentos de pedestres e veículos aumentam de forma significativa (Figura 10). O número de edificações com comércios em seus térreos juntamente com o movimento de pedestres e veículos pelo Hospital de Pronto Socorro (localizado ao lado do Parque da Redenção) tornam este ponto propício a tal fenômeno. Entretanto, ao iniciar o percurso que abrange o Parque da Redenção em si até pouco antes da área que compreende o centro histórico, tal distinção não se faz evidente.



Figura 10: Significativo movimento de pedestres e veículos: Avenida Osvaldo Aranha. Fonte: suprimida para preservar a identidade dos autores.

A extensão do Parque da Redenção e seu entorno de características singulares (heterotopias como anteriormente definidas) que abrange o Auditório Araújo Vianna, o Instituto Flores da Cunha, e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), se distingue pelo esparsos movimento de pedestres e concentrado de veículos. A movimentação nesta área por parte dos pedestres, devido a fatores tais como a funcionalidade e caráter simbólico particulares dos espaços públicos e edificações ali presentes, diferentemente daquela existente no centro histórico que se caracterizava por sua linearidade e constância, se efetua de modo oposto, ou seja, está mais para a ordem da livre divagação pelo espaço (Figura 11). A maneira como os elementos do Parque da Redenção e seu entorno imediato estão configurados morfologicamente, exemplificado por seus percursos largos e sinuosos, extensões de vegetação, equipamentos públicos que estimulam o convívio social e a contemplação da área, propicia a movimentação que salienta não a mera passagem, mas a exploração intuitiva e a permanência.



Figura 11: Permanências e passagens: Parque da Redenção. Fonte: suprimida para preservar a identidade dos autores.

Passando pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e seguindo em direção à Rua Sarmiento Leite, as características do movimento de pessoas começam a aumentar consideravelmente: a movimentação que antes estava no máximo na zona de conforto pessoal, agora começa a apresentar-se como de não contato e de contato pessoal. Enquanto tal fenômeno relativo aos pedestres é perceptivo, os movimentos de veículos

que eram medianos também começam a aumentar. Estes modos de movimentos urbanos tendem a se tornarem mais críticos ao longo do trecho que abrange o Centro Histórico até a Casa de Cultura Mário Quintana. A movimentação de pedestres e veículos na área que corresponde da Casa de Cultura Mario Quintana até o Gasômetro passa a diminuir e assume particularidades perceptivas variadas devido à quantidade de espaços de convívio e contemplação com equipamentos urbanos que propiciam tais atos, às edificações de caráter histórico como a Igreja Nossa Senhora das Dores e, àquelas voltadas a funções militares como o Comando Militar do Sul.

Em termos semióticos, a leitura das áreas que abrangem o Planetário Professor José Baptista Pereira até o início do Centro Histórico e da Casa de Cultura Mário Quintana até o Gasômetro, é voltada a interpretações compreensíveis dos signos ali presentes em contrapartida àqueles que atuam no Centro Histórico de aspecto indistinto. Em outras palavras, edificações como o Auditório Araújo Vianna e a Casa de Cultura Mário Quintana são pontos de caráter artístico, de livre expressão individual ou coletiva para ser apreciada, enquanto espaços como a Igreja Nossa Senhora das Dores e o Comando Militar do Sul remetem a certa solenidade e valores tradicionais da sociedade. Ou seja, os espaços públicos e a edificações destas áreas em particular, diferentemente de serem um aglomerado incerto de signos da contemporaneidade, são de entendimento mais

imediatos baseados em preceitos funcionais já historicamente consagrados, por tanto, oferecem maior compreensão para com a pessoa que deles se utiliza.

9. Considerações Finais

Espaços públicos e edificados influenciam significativamente no modo como as pessoas se movimentam e os interpretam a partir de suas próprias vivências. Tal mudança no paradigma relacionado a estes aspectos traz consigo maior compreensão das dinâmicas que envolvem a cidade e todas as suas singularidades, sejam elas acerca de suas relações semióticas ou topológicas, conceitos estes que, a partir de suas aplicações na presente pesquisa, revelaram o seu potencial interpretativo e analítico acerca do tema. Devido ao fato de ambos os conceitos posicionarem a pessoa e seu entendimento particular do espaço como os fatores determinantes à passagem e permanência em locais específicos, a utilização dos mesmos em conjunto no método do diagrama concêntrico-radial da percepção semântica interpessoal mostrou-se não apenas apropriada, mas também favorável a outros e mais complexos usos por parte de pesquisadores interessados na temática sobre mobilidade urbana.

O processo correspondente a escolha, estudo, e por fim, deslocamento por entre o trajeto selecionado a partir das teorias dos não-lugares e das heterotopias elaboradas respectivamente por Augé e Foucault, demonstrou-se crítico

ao salientar as variadas discrepâncias e particularidades de seus componentes espaciais e edificados quando analisados como elementos influentes junto ao movimento de pessoas. A tendência cada vez maior dos centros sociais, econômicos e culturais das cidades se tornarem espaços indistintos e de mera passagem por parte daqueles que deles se utilizam, ou seja, os não-lugares como conceituados por Augé, tem se tornado evidente. No caso de Porto Alegre, mais especificamente em seu Centro Histórico, tal fato apresentou-se de maneira determinante, independentemente dos espaços públicos e edificados que constituem em larga escala tal área pertencerem formalmente e funcionalmente a primeira metade do século passado. Ou seja, até mesmo aqueles espaços públicos e edificações cuja configuração e utilidade sugerem certa permanência e singularidade, gradativamente estão se tornando mais um artefato cuja característica principal a longo prazo é a indeterminação. Entretanto, como foi visto na presente pesquisa, a localização desta área que corresponde à categoria de um não-lugar mantém em seu entorno zonas de heterotopias, locais estes que em última instância se apresentam como necessários e indispensáveis em termos de acolhimento e de permanência para com o outro.

Ao longo da presente pesquisa e com a elaboração do método utilizado de análise, o objetivo principal, mais do que colocar em prática um sistema fechado e de aplicação limitada a tal trajeto

e suas especificidades, é estabelecer um procedimento de uso adaptável a situações e circunstâncias variadas, cuja pessoa que dele se utiliza é seu mediador e não seu subordinado. Pelo fato das causas e efeitos do movimento de pessoas contemporâneo serem originárias da sociedade e seu respectivo entendimento do meio onde se encontram, o estudo de tais fenômenos deve priorizar a sensibilidade individual.

Os conceitos opostos de não-lugares e heterotopias foram escolhidos devido às suas abrangências especulativas para com os espaços definidos e suas peculiaridades ao tratarem respectivamente de lugares de caráter transitório, e espaços de múltiplos significados. Juntamente com esta definição teórica dual, os conceitos de topologia e proxêmica foram empregados como modo de análise dos espaços físicos e interpessoais, e, abrangendo todos estes sistemas em um nível de significações, a semiótica foi utilizada. Diferentemente de encerrar-se em si mesmo como uma possível conjectura, os conceitos elencados e o respectivo desenvolvimento do método da percepção semântica em torno da mobilidade urbana revelou mais possibilidades e interpretações do que aquelas inicialmente levadas em consideração.

10. Referências Bibliográficas

AGUIAR, D. V. **Planta e corpo**. Elementos da topologia na arquitetura. 2009. Disponível em

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.106/70>. Acesso 14 abr. 2016.

AUGÉ, M. **Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity**. 1995. Disponível em <<http://www.acsu.buffalo.edu/~jread2/Auge%20Non%20places.pdf>>. Acesso 5 abr. 2016.

BARTHES, R. **Elementos de Semiologia**. Tradução Izidoro Blikstein. São Paulo: Cultrix, 1971.

CERTEAU, M. **A Invenção do Cotidiano**. Tradução Ephrain Ferreira Alves. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

FRUIN, J. J. Designing for Pedestrians: A level-of-service concept. **Highway Research Record 355, HRR**, National Research Council, Washington, D.C., 1971 (pp. 1-15).

FOUCAULT, M. **Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias**. 1984. Disponível em <http://web.mit.edu/allanmc/www/foucault1.pdf>. Acesso 6 mai. 2016.

HALL, E. T. **A dimensão oculta**. São Paulo: Martins Fontes, 2005. Edição original em português Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1977. Edição original em inglês The Hidden Dimension. Anchor Books, 1966.

KOHLSDORF, M. E.; KOHLSDORF, G. **Dimen-**

- sões morfológicas dos lugares:** Dimensão topoceptiva. 2005. Disponível em <http://www.ufscar.br/~cec/arquivos/referencias/Texto%20Maria%20Elaine.doc>. Acesso 20 jul. 2016.
- MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da Percepção**. Tradução Carlos Alberto Ribeiro de Moura. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- PEIRCE, C. S. **Escritos lógicos**. Madrid: Alianza. 1968.
- MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da Percepção**. Tradução Carlos Alberto Ribeiro de PIGNATARI, D. **Informação**, Linguagem, Comunicação. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002. ■