



A MOBILIDADE TERRITORIAL Reflexões, conceitos e representações

Autores:

PEDRO HENRIQUE MAXIMO PEREIRA - UnB/UEG/PUC-GO - arqurb.phmp@gmail.com

Resumo:

O mundo contemporâneo parece suscitar novos conceitos que, de alguma maneira, expliquem ou elucidem os fenômenos que envolvem a vida e suas dinâmicas. O retorno de um certo nomadismo em escala planetária, ainda obscuro e em construção, é um destes fenômenos atuais. Para representá-lo, o conceito de Mobilidade Territorial ganha expressivo uso de autores das mais diversas disciplinas e lugares, no entanto, não há consenso sobre suas bases epistemológicas. Neste sentido, no presente trabalho vislumbra-se uma contribuição teórica a esta discussão. Para tal, formula-se uma discussão inicial sobre o território e sua dimensão vivida: a territorialidade. Localização e Movimento, Redes e Sistemas e Acessibilidade e Mobilidade são discussões características da territorialidade e entende-se, neste sentido, que as discussões-base para a Mobilidade Territorial devem deles partir.

A MOBILIDADE TERRITORIAL

Reflexões, conceitos e representações

INTRODUÇÃO

Com o advento da modernidade, fomos e somos submetidos a um “turbilhão de permanente desintegração e mudança” (BERMAN, 1989, p. 17). O avanço sem precedentes das tecnologias da informação, comunicação e de transportes, reorganiza a lógica da vida nas cidades, regiões e países o tempo todo, e ratifica o que Marshall Berman supõe. Segundo David Delaney (2005, p. 27), tais tecnologias têm transformado profundamente o significado prático de território, e principalmente, rompido com o que o caracterizava fixo: as barreiras e limites.

Os transportes e suas infraestruturas, em específico, possibilitaram o aumento em termos quantitativos e qualitativos dos fluxos de pessoas e insumos, e cada vez mais atuam neste panorama como causas e efeitos. A mobilidade destes em escala planetária é elemento característico das sociedades e industriais e pós-industriais, e é consequência da relação sistemática entre ciência e técnica, como explicam Pons e Bey (1991, p.10). Tal processo afirma que os territórios que se configuram a partir desta lógica se assumem flexíveis, mutáveis e cada vez mais dinâmicos. Ao tratar a dimensão territorial do impacto dos transportes são suscitados dois conceitos correlatos, tanto à construção territorial quanto à vivência do território: acessibilidade e mobilidade. A relação mobilidade x acessibilidade x território indica respostas ao panorama territorial atual, e este, em geral, é o papel que este artigo se propõe cumprir, buscando discutir “*mobilidade territorial*”.

Para contribuirmos com a discussão deste conceito, torna-se necessário uma reflexão sobre o território e os parâmetros da que fundamentam a mobilidade territorial: *Localização e Movimento, Redes e Sistemas e Acessibilidade e Mobilidade*. Tais conceitos, por essência, estão correlacionados, em primeira instância, à sua dimensão epistemológica, e por isso não são simples.

DO CONCEITO

Território e Mobilidade são *termos e conceitos*. O que os diferencia são seus usos e significados. Enquanto *termo* (sinônimo de fim, término, acabado, conclusão) refere-se a uma palavra ou locução que possui significado delimitado, preciso ou indica precisão; *conceito* estabelece-se aberto, necessita do uso das palavras e locuções, mas possui significados flutuantes, em função da assimetria, desequilíbrio e descompasso entre os significados e os significantes.¹ Assim sendo, um conceito possui significados vivos, e por isso, metamórficos.

¹ Teoria com base no linguista Ferdinand de Saussure, onde a assimetria entre os significantes (grafia e sons) e seus significados tenta a buscar o equilíbrio com a produção de novos significados ou alteração nos significantes.

Ele “designa sempre uma energia, uma força que é impossível ver significadas em códigos, visto que estes falam das coisas e das suas relações e não do que as torna possíveis” (GIL, 1997, p.19). Em função disso, território, para os fins deste trabalho, é compreendido como um conceito, e essa dimensão permeará toda a tese. Mas, além dessa “abertura” dada a fresta entre significados e significantes, o que é um conceito?

Inicialmente, todo conceito é metamórfico. Ele sempre está sujeito a alterações, transformações, adaptações e até mesmo rupturas, em função da amplitude semântica a que se propõe. Um conceito não é o objeto em si, mas o território que circunscreve o objeto (DELEUZE e GUATTARI, 1992, p. 121-122), a lente de aproximação e distanciamento que orienta a leitura dos significados produzidos no mundo material. Um conceito é um *entre*. Ele se estabelece *entre* aquele que percebe o objeto e o objeto que é percebido. No universo da linguagem, ele é uma espécie de mediador que dá pistas, indícios e sentidos possíveis a questões, fenômenos e objetos. Um conceito articula entendimentos, saberes e posições; delimita visões de mundo; condiciona decisões e ações no universo das coisas.

Todo conceito tem uma história. Todavia, a história de um conceito não é linear, mas zigzagueia perpassando por outros conceitos. Essa história possui, no mínimo, duas historicidades: a primeira delas, no momento em que o conceito surge como conceito, e a segunda, no momento em que ele é (re) ativado, usado, debatido, modificado, afirmado ou refutado. Como toda história, a história de um conceito é parcial, contada a partir de pontos de vista, compreensões de mundo e entendimentos de verdade. Em função disso, a história de um conceito admite cortes, recortes, comparações e análises; além do mais e por esses fatores, solicita posturas anacrônicas, diacrônicas e sincrônicas. Um conceito, na perspectiva histórica, passa por obscuridades, lacunas e períodos de total esquecimento, mas realinham-se a contextos que solicitam seu uso e correção, emergindo na superfície dos acontecimentos.

Todo conceito é um impuro, uma mistura, um híbrido. Um conceito possui diversos componentes, é um fragmentário, por isso é um irregular, moldado às características das partes que o compõem. Sempre composto por partes (duas ou mais) é o resultado de articulações, cortes e superposições, e por isso, não há conceito simples, mas múltiplo e complexo. Por ser um híbrido [...]

[...] há, no mais das vezes, pedaços ou componentes vindos de outros conceitos, que respondiam a outros problemas e supunham outros planos. Não pode ser diferente, já que cada conceito opera um novo corte, assume novos contornos, deve ser reativado ou recortado. [...] Aqui, os conceitos se acomodam uns aos outros, superpõem-se uns aos outros, coordenam seus contornos, compõem seus respectivos problemas, pertencem à mesma filosofia, mesmo se têm histórias diferentes (DELEUZE e GUATTARI, 1992, p. 26).

Todo conceito possui um *devenir* relacional, ou seja, é aberto a novas experiências relacionais (associação, negação, oposição, afirmação, etc.). Esse *devenir* relacional possui três características: a) primeiramente, todo conceito remete a outros conceitos, em função de sua história, de suas conexões presentes e do seu *devenir*; b) em segundo plano, “os conceitos vão, pois, ao infinito, e sendo criados, não são jamais criados do nada”, mas carregam consigo densidades outras, trazidas de seu passado aplicado. Isso faz de seus componentes inseparáveis ou indissociáveis em si, numa espécie de estatuto das partes, na sua “endoconsistência” (DELEUZE e GUATTARI, 1992, p. 27); c) por fim, um conceito será ponto

de coincidência, de convergência, condensação ou de acumulação de seus próprios componentes. Dinâmicos, cada conceito revisita seus componentes, percorre-os em cada singularidade circunstancial, uma “intenção presente em todos os traços que o compõem” (DELEUZE e GUATTARI, 1992, p. 28).

Todo conceito é, ao mesmo tempo, relativo e absoluto. Sua relatividade restringe-o aos seus próprios componentes, aos outros conceitos, seu plano de delimitação e aos problemas que se pretende resolver. Por outro lado, absoluto pela sua condensação, pelo lugar que ocupa no plano e pelas condições que impõe ao problema. Por fim, um conceito não é uma representação, mas uma enunciação. Ele estabelece-se como uma síntese, um espectro que corporifica o objeto, engloba-o na sua essência e na sua representação, a fim de revelar as categorias, as características e a essência do próprio objeto a fim de alcançá-lo. Essa enunciação refere-se aos valores e princípios que são preponderantes àquele que a enuncia. Ela traduz um universo de significados que perpassam o enunciante, que são basicamente revelados pelo conceito e seu uso. Afastando-se da representação, um conceito como enunciação estabelece-se como uma mediação entre o que a coisa é e como a enxergamos, a fim de produzir sentidos e significados para a realidade.

Histórico, impuro, relacional, relativo e absoluto, todo conceito assume os contextos de aplicação como fatores de mutação, afirmação ou refutação. Todo contexto carrega consigo complexidades inerentes, que associadas às características e partes de um conceito, movimentam-no em direção a uma amplitude semântica.

Diante disso, como localiza-se o território diante da era da mobilidade acelerada? Milton Santos (2011), em seu clássico *O território do dinheiro*, anuncia a reterritorialização como a realidade dos territórios e a sua evidente presença.

DO TERRITÓRIO, A TERRITORIALIDADE

A palavra “território”, segundo David Delaney (2005, p.13), enquanto substantivo negligencia o aspecto social do fenômeno, que por sua vez pressupõe práticas, processos e atividades no espaço². Etimologicamente, a palavra suscita, do latim, a vocábulo *territorium*, que significa as terras ao redor das cidades, *terra* ou região. Todavia, influenciado por William Connolly, Delaney (2005, p. 14) diz que o território é configurado por barreiras sociais no espaço que inscrevem certos tipos de significados no mundo material; diz também que um território, por mais elementar que seja, possui a clássica distinção entre o “dentro” e o “fora” estabelecidos pela demarcação. Neste sentido o território sempre será uma fronteira ele mesmo, uma conjuntura material-simbólica capaz de introduzir significados à vida e os mais profundos sentimentos de pertencimento e de negação. As barreiras do território, responsáveis pelas demarcações, podem ser físicas (muros, paredes, rios, etc.) ou simbólicas (línguas, sistemas culturais, símbolos, etc.). Ambas as formas se tangenciam mutuamente no processo de construção do território como fronteira.

² Na geografia, o espaço não é concebido como um conceito abstrato e amplo, pelo contrário, só é concebido enquanto plataforma de análise e reflexões sobre suas categorias (Paisagem, Lugar, Território, Região, etc.) considerando o aspecto humano do espaço e suas relações intrínsecas, quase existenciais. Tal conceito é utilizado neste trabalho preservando tal rigor.

Claude Raffestin³ (1993 [1980], p. 144), ao afirmar que “...o espaço é a prisão original, e o território a prisão que os homens constroem para si”, estabelece duas dimensões fundamentais do território: a espacial e a humana. A dimensão espacial é, segundo ele, na qual o território se apoia em seu processo de configuração e demarcação. No espaço, a articulação de ações, usos, instalações, etc., visam clarificar, no formato de um projeto elaborado por um ator sintagmático⁴ (comportamento e ação), o suporte para “...um local de relações” (*ibid.*):

Toda prática espacial, mesmo que embrionária, induzida por um sistema de ações ou de comportamentos se traduz por uma produção territorial que faz intervir tessitura, nó e rede. É interessante destacar a esse respeito que nenhuma sociedade, por mais elementar que seja, escapa à necessidade de organizar o campo operatório de sua ação (RAFFESTIN, 1993, p. 150).

Em qualquer nível, os indivíduos ou grupos se organizam no espaço no formato de pontos, e se distribuem por *processos*⁵ que podem ser aleatórios e regulares, *dispersos*⁶ e concentrados. Aglomerados ou não, no plano teórico, os grupos sociais se espacializam, e tal processo configura sistemas de redes, malhas e nós que, hierarquicamente, em função de suas atribuições específicas, configuram uma representação territorial, ou seja, o “sistema sêmico” (RAFFESTIN, p. 150-151). Configura-se o “sistema sêmico”, tanto as infraestruturas, as forças de trabalho, as relações de produção; como o sistema de linguagens, que permitem, em algum nível, a representação do espaço, e no caso de Delaney, o estabelecimento de limites. Mas, qual a relevância da representação para a constituição do território? Raffestin afirma que a realidade, para o homem, é representada no formato de imagens ou modelos, que se constituem ‘plataformas’ nas quais ele projeta suas ações (consciente ou instintivamente). Em outras palavras, é uma representação na e/ou da interioridade em relação à exterioridade. Sobre isso, Raffestin reitera:

A partir de uma representação, os atores vão proceder à repartição das superfícies, à implantação de nós e à construção de redes. É o que se poderia chamar de *essencial visível* das práticas espaciais, ainda que malhas, nós e redes não sejam sempre diretamente observáveis, pois podem pura e simplesmente estar ligadas a decisões. Mesmo que sejam discerníveis, têm uma existência com a qual é preciso contar, pois intervêm nas estratégias. (RAFFESTIN, 1993, p. 150)

³ Muito se tem discutido sobre o assunto, e em resposta, muitos autores começaram a tratar o tema “território” de maneira séria e com o devido rigor, caso de Milton Santos e Rogerio Haesbert, por exemplo. A escolha do trato de território por Claude Raffestin (1993 [1980]) se dá por duas razões iniciais: de maneira geral, os trabalhos que discutem o território se referem a Raffestin por ser o primeiro autor a delimitar de maneira criteriosa o tema dentro da abordagem geográfica, enquanto uma categoria e conceito; e trata-se de um texto-chave para a discussão do território e da territorialidade.

⁴ Adjetivo derivado do substantivo “Sintagma” que quer dizer, qualquer conjunto de palavras em que todas perdem sua significação individual para tomar a do conjunto.

⁵ Optou-se pelo uso do conceito de “processo” ao de “modelo” utilizado originalmente por Raffestin (1993, p. 150). A ideia de modelo empregada no texto sugere a existência “padrões” de formalização e institucionalização das organizações espaciais das sociedades. O conceito sugerido, “processo”, visa ampliar a abrangência do conceito utilizado por Raffestin, pelo fato de se constituir a partir de uma série de fenômenos que possuem nexos relacionados à ordem de causa e efeito.

⁶ Sugerimos também o acréscimo do conceito de “dispersão” às colocações de Raffestin. Lewis Mumford (1998 [1961]), Kenneth Frampton (2008[1980]), Jacqueline Beaujeu-Garnier (1997[1963]), Bernardo Secchi (2009 [2005]), entre outros autores, reiteraram em seus escritos que as organizações sociais, com foco em aglomerados urbanos se consolidam por processos de migração centrípeta e centrífuga, conotando não somente as forças de concentração mas as de dispersão.

A dimensão humana do território⁷ se constitui essencial nas práticas territoriais, e é diante dela que manifesta, sobretudo, as “relações de poder”⁸. Para Raffestin (1993, p.152) as relações de poder, bases fundamentais para a constituição territorial, acontecem em quatro sistemas de objetivos, de ações, conhecimentos e práticas. Os sistemas são os econômicos, os políticos, sociais e culturais, e nesses sistemas, em quaisquer níveis, as relações que fundam o território na acepção de Raffestin, são basicamente de poder.

Coincidentemente, as quatro “faces” do território são também as quatro “faces” da existência humana, ou seja, a “multidimensionalidade do vivido”. Raffestin (1993, p. 158) afirma que o fato dos homens viverem, e ao mesmo tempo, o processo territorial e o produto territorial por intermédio dos sistemas de relações existenciais e de produção, eles vivem as relações de poder, pois tais relações visam a modificação, tanto de suas relações com a natureza quanto das relações sociais (além de se modificarem também). Raffestin (*ibid.*) chamou tal experiência territorial de “territorialidade”:

Sem dúvida, tudo reside na relação concebida como processo de troca e/ou comunicação. Processo que precisa de energia e da informação, processo que permite aos atores satisfazerem suas necessidades, ou seja, proporcionar a eles um ganho e também um custo (...) A territorialidade aparece então como constituída de relações mediatizadas, simétricas ou dissimétricas com a exterioridade (...) A territorialidade se inscreve no quadro da produção, da troca e do consumo das coisas. Conceber a territorialidade como uma simples ligação com o espaço seria fazer um determinismo sem interesse. É sempre uma relação, mesmo que diferenciada, com os outros atores. (RAFFESTIN, 1993, p. 161)

Os atos de demarcação e diferenciação citados acima sugerem a territorialidade. A demarcação é um importante característica da territorialidade, mas a diferenciação superpõe no espaço uma espécie de “totalidade das relações biosociais em interação”, que se constitui de uma “soma das relações mantidas por um sujeito com seu meio”. Em outras palavras, o homem constitui o território para, também, estabelecer e manter relação com os outros e coisas (RAFFESTIN, 1993, p. 1960).

$$T \rightarrow \sum HrE$$

Onde se lê:

T = Territorialidade

H = Sujeito (desde que pertença a uma coletividade)

r = relação (que possua forma e conteúdo que necessitem de mediatos)

E = Exterioridade (um lugar e/ou um espaço abstrato, com sistema político, institucional ou cultural)

⁷ Raffestin (1993, p. 150) não incorre no erro de considerar somente o território concreto em suas considerações, entretanto, segundo ele, é na dimensão espacial que além da “demarcação”, a “diferenciação” acontece no plano dos “atos observáveis”.

⁸ É considerado “relações de poder”, tanto em Raffestin quanto em outros autores como Jacqueline Beaujeu-Garnier (1997, p. 458), qualquer tipo de relação existente entre dois atores, sendo esta de emissor-receptor, ativo-passivo, etc., que envolva comunicação, informação e energia, dadas por categorias, *a priori*, sociais, como intelectuais, administrativas, econômicas, etc., que desenvolva, em algum nível, alguma transformação social.

A observação feita por Raffestin (1993, p. 160) a esta equação confere tridimensionalidade à territorialidade, em função à relação inseparável entre sociedade-espaco-tempo. A estabilidade da relação sociedade-espaco é dinamizada pelo elemento tempo, que em termos gerais, pode afetar os outros elementos. Se o território possui, *a priori*, as dimensões humana e espacial, a territorialidade assume o tempo como variável, que permite ao território múltiplas formatações, mutações substanciais e estruturais, exclusão e distanciamentos, disjunções e convergências, em uma relação temporal de causas e efeitos totalmente livre de *a priori*s:

Toda produção territorial determina ou condiciona uma consumação deste. Tessituras, nodosidades e redes criam vizinhanças, acessos, convergências, mas também disjunções, rupturas e distanciamentos que os indivíduos e os grupos devem assumir. Cada sistema territorial segrega sua própria territorialidade, que os indivíduos e as sociedades vivem. A territorialidade se manifesta em todas as escalas espaciais e sociais; ela é consubstancial a todas as relações e seria possível dizer, de certa forma, é a “face vivida” da “face agida” do poder. (RAFFESTIN, 1993, p. 161-162)

Neste sentido a mobilidade no âmbito do território é essencialmente produto da territorialidade na modernidade avançada. Esta condição é dinamizadora de fronteiras e aciona a capacidade de desterritorialização e reterritorialização de indivíduos ou de comunidades inteiras (RETAILLÉ, 2005). A des-re-territorialização coloca-se como uma capacidade social de reinventar seu espaco e suas relações espaco-temporais. Dito isso, as discussões deverão encaminhar-se ao uso da Mobilidade Territorial como um conceito.

MOBILIDADE TERRITORIAL: UM CONCEITO

O termo *mobilidade territorial* é novo e o aumento de seu uso tem sido gradual nas abordagens da estatística e da geografia. Deste termo tem-se ampla aplicação em pesquisas que tratam, principalmente, das massas migratórias. Todavia, trata-se ainda de um termo, que consensualmente é utilizado como a *capacidade dos atores e seus objetos de se moverem no espaco* (URRY, 1982; RETAILLE, 2005; HARVEY, 2009; AUGÉ, 2010). O presente trabalho não pretende construir tal conceito, mas antes, visa apontar alguns caminhos para os quais o conceito, em seu processo de formulação, pode ser direcionado.

Supomos inicialmente por definição conceitual as cinco características que seguem:

- Trata-se de um aspecto da territorialidade: sujeito-espaco-tempo;
- Concede flexibilidade dimensional ao território (territorialização e desterritorialização, reterritorialização, etc.);
- Destaca a efemeridade enquanto uma das características fundamentais do território contemporâneo;
- Sugere encontros, cruzamentos e sobreposições de territórios;
- Por fim, capacidade dos atores moverem a si e seus objetos, nos níveis *intra*, *extra* e *entre* territórios.

David Delaney (2005, p.27), ao escrever sobre a relação entre território e mobilidade, levanta dois pontos importantes que devem ser destacados. O primeiro deles aponta que tal relação não revela características de um território móvel em si, e sim de sua estrutura funcional relacionada, principalmente, às conexões e movimentos estabelecidos através das

linhas que definem o território. O segundo ponto revela que o território não é uma simples classificação de contenção espacial. Segundo Delaney (*ibid.*) a *vida* do território, neste caso, deve ser vista (observada, estudada – acrescentamos) através, de dentro e fora destes espaços, e acrescentamos que, tal fato, como citado no início deste trabalho, ressignifica os conceitos de território e barreiras.

Delaney destaca as categorias de *people-in-motion* de acordo com a atividade territorial, condição ou intenção, no contexto da territorialidade ativa, tendo como exemplo,

Imigrantes, “*guest workers*”, turistas, especialistas, trabalhadores humanitários, diplomatas, soldados, contrabandistas, empresários, deportados, refugiados, músicos e atletas turistas, e especialmente milhares de habitantes das fronteiras voltam e atravessam as bordas, com (ou sem) os modernos documentos territoriais, como passaportes, vistos, declaração de trabalho, e certificado de nacionalidade. (David Delaney, 2005, p. 27)

A mobilidade territorial não é somente de pessoas e relacionada aos limites do território. Apesar de uma grande gama de motivos possibilitar cada vez mais o fluxo de pessoas, há, todavia, comércios internacionais que extrapolam tais limites, com produtos de mercados segmentados que são, também, promotores da contínua circulação. Nesta seara encontra-se também a comunicação e as trocas econômicas. Em outras palavras, além de pessoas, o que se supõe da mobilidade territorial é que ela envolva a circulação de coisas, capital, imagens e ideias, dentro de um sistema de fluxos que não aponte necessariamente a desterritorialização, como é trazido por Delaney, mas que garanta, acima de tudo, a des-re-territorialização nos âmbitos territoriais, tais como a intra-territorial, extraterritorial, e entre-territórios.

Para discutir a mobilidade territorial enquanto conceito, segue abaixo as reflexões sobre *Localização e Movimento, Redes e Sistemas e Acessibilidade e Mobilidade*.

LOCALIZAÇÃO E MOVIMENTO

A mobilidade territorial deve possuir a localização e o movimento enquanto partes fundamentais de sua concepção. Raffestin (1993) nos aponta a existência de um sistema sêmico espacializado e representado no formato de nós, linhas e redes, que visa identificar, em partes, a localização e o movimento. Grosso modo, a localização e o movimento se constituem a partir de padrões⁹ segundo o geógrafo Kevin Cox (1972): invariável e independentemente dos casos diversos de distribuição espacial, existem alguns padrões, tanto de localização quanto de movimento.

A localização sempre esteve sob o foco dos geógrafos que buscam “identificar” os padrões de localização dos fenômenos estáticos e móveis. No que se refere ao conceito de padrão de localização (*locational pattern*), Cox (1972, p. 10) esclarece que não se trata somente de identificar os elementos, mas é flexível no sentido de que cada padrão sugere intenções específicas, as chamadas por ele de *locational occurrence*. Simplificando, o conceito de localização inclui ideias tais como concentração, dispersão, centralização, descentralização,

⁹ No caso de Kevin Cox, os padrões por ele abordados se tratam de “conceitos”, e em alguns momentos de seu texto, os tratam como “*ideas*”. São padrões abertos ao evento e, por mais que sejam padrões, são ocasionados por incontáveis fatores, livres também de rigidez.

excentricidade, densidade, distância, acessibilidade, expansão, configuração, ponto de convergência, etc., fenômenos que se espacializam em função de motivações.

Os padrões de movimento também não visam somente identificar o movimento em si, mas o que leva ao movimento. Segundo Cox (1972, p. 18-21), tais padrões variam de acordo com a distância, a direção e a conexão. No que tange à distância, quanto maior ela for menor será a intensidade do movimento, sendo este inversamente proporcional se a distância for menor. Todo movimento, de maior ou menor intensidade, está condicionado a todas as possibilidades de direção. Por fim, o movimento acontece se houver algum meio de se deslocar, ou seja, a conexão ou a possibilidade de criar conexões.

Em um mundo globalizado, quais os elementos que condicionam a localização e o movimento? Quais elementos estão em constante movimento para que, de alguma maneira, possamos subsidiar a construção do conceito de mobilidade territorial? O período da acumulação flexível do capital no panorama global, segundo David Harvey (2009, p. 140), diferentemente da organização hierárquica e rígida da sociedade fordista, “se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo”:

Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional [...] envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores quanto entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego do chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas.

A acumulação flexível do capital teorizada por Harvey (2009) gera um movimento de “compressão do espaço-tempo”, no qual “os horizontes temporais da tomada de decisões privada e pública se estreitam, enquanto a comunicação via satélite e a queda dos custos de transporte possibilitaram cada vez mais a difusão imediata dessas decisões num espaço cada vez mais amplo e variegado” (2009, p. 140). Tal movimento se dá pela (re)distribuição de polos de negócios e das cadeias de produção, que passou e passa por uma radical reestruturação. No caso dos polos de negócio, por exemplo, a distribuição se dá, em geral, nas cidades globais, tais como Nova York, Tóquio e Londres, por exemplo, e suas respectivas redes de articulação e comando (regiões megalopolitanas e metropolitanas). As redes de produções em regiões que oferecem baixos custos com suas instalações, oferta de mão-de-obra e substratos de trabalho, etc., por sua vez, se tornaram atrativos dos investidores, para a instalação das zonas produtivas industriais (em geral).

Neste panorama, segundo Oliver Mongin (2009 [2005], p. 187), o geógrafo Oliver Dollfus nomeia de Arquipélago Megalopolitano Mundial (AMM¹⁰), a rede de cidades globais que participam indissociavelmente da globalização econômica, que dependem, necessariamente, da concentração de atividades de inovação, produção e comando.

O AMM marca conjuntamente a articulação entre cidades pertencentes a uma região e entre grandes polos mundiais. Daí a emergência de

¹⁰ Arquipélago faz referência a “liquidez” das relações econômicas no espaço global atual, que evoca os conceitos de flexibilidade e fluidez.

constelações de cidades mundiais... O AMM, em vias de constituição tem, ele próprio, ramificações, conexões com capitais regionais fortemente hierarquizadas entre si. A horizontalidade da sociedade em rede não deve iludir, ela não é a hierarquia vertical dos poderes e dos Estados... Relações hierárquicas inéditas se organizam entre os diversos níveis interconectados horizontalmente (a rede privilegiada das cidades globais) e verticalmente (a cidade global em relação às cidades que não o são, ou então em relação a seu ambiente metropolitano.

A metáfora utilizada por Dollfus sugere relação de liquidez das transações econômicas, sujeitas às “correntes”, inerentes às formas de produção, consumo e acumulação no panorama atual, sugerido claramente também por Harvey.¹¹ Segundo John Alexander (1963, p.465), as infraestruturas de transporte, neste contexto, se comportam dentro deste sistema produtivo mundial, como fator geográfico de grande relevância para a localização das atividades econômicas. Há, neste sentido, a consolidação de economia espacial, na qual a aglomeração produtiva, os *clusters*, associados às pesadas infraestruturas de transporte garantem fluxos de escoamento de suas produções. O Vale do Silício na Califórnia, a Route 128 em Boston são exemplos de aglomeração produtiva de alta tecnologia (tecnopolos).

REDES, SISTEMAS E O TERRITÓRIO

Rogério Haesbert (2002, p. 28) aponta uma discussão interessante sobre a relação rede-território: se por um lado o território, mais estável e fixo que as redes, mais fluidas e flexíveis, são diferentes e se opõem como binômios radicalmente separados segundo o pensamento de Manuel Castells¹², em Raffestin (1993) a rede é considerada parte intrínseca do território, juntamente com as malhas e os nós. Em Raffestin, as redes e os fluxos são inerentes ao território, e no mundo contemporâneo as redes podem ser confundidas com o próprio território, só que neste sentido, o controle, a demarcação e a diferenciação não se relacionam com as áreas, e sim com os fluxos; e tal reflexão sugere necessidade da formulação do conceito de mobilidade territorial.

O conceito de rede, no plano da geografia urbana, Jacqueline Beaujeu-Garnier (1997 [1963]) especifica claramente o que é uma rede urbana e uma rede de cidades designa o fato espacial de repartição dos elementos, no interior do quadro (território: região ou nação); e é o conjunto de cidades que existem no espaço considerado, mas não tem nada a ver, à partida com localização ou classificação. De acordo com os critérios trazidos pela autora, uma rede, e em específico, uma rede de cidades, por exemplo, deve mapear, *ipsis litteris*, a repartição dos elementos no espaço e sua ligação e correlação. A rede também deve identificar as “armaduras”, ou seja, o que serve para manter, para sustentar a rede. Tal critério sugere a introdução, pois, de uma noção de função, de organização, de responsabilidade de uma cidade em relação à outra, para garantir a formatação da rede (*ibid.* p. 471-476). Enquanto os conceitos de rede e armadura urbanas visam retratar o real espacializado, o conceito de sistema, e em especial o sistema de cidades e o sistema urbano, visa, em termos gerais,

¹¹ Tal metáfora foi, em sentido comum, utilizada por diversos autores, tais como Zygmunt Bauman (Modernidade Líquida), que de alguma maneira, se esforçaram em tentar, por meio das figuras de linguagem, explicar os fenômenos aos quais o mundo contemporâneo é submetido. Todavia, vale destacar que a “sociedade dos fluxos” se vale deste caráter atual.

¹² Em seu livro, “Sociedade em Rede”.

identificar os tipos de interação, dentre eles, as relações comerciais, as etapas de migração, e a hierarquia dos equipamentos oficiais, por exemplo.

No caso das redes de transporte que se constituem do “sistema arterial”, de sua estrutura que possibilitam a circulação dos fluxos de mercadorias, pessoas e informação. A concepção de rede trazida por Pons e Bey (1991), se aproxima consideravelmente das reflexões de Kevin Cox (1972) e dos conceitos que ele traz como, conexão, centralidade e acessibilidade. Em termos gerais, a constituição das redes, principalmente de transportes, passa pelo que John Alexander apontou, sobre elas serem fatores geográficos de localização. Os fenômenos de concentração e dispersão urbanos ocorridos durante os séculos XIX e XX, por exemplo, são consequências da articulação direta entre pontos de convergência, concentração, dispersão, e estes só ocorreram em função das linhas de transporte (fluxo) estabelecidas na rede *intra* e interurbanas. Ou seja,

A base da noção de rede descansa nos conceitos de diversidade e heterogeneidade territorial na distribuição dos pontos de produção e consumo, de bens e serviços e, portanto, na existência de descontinuidades, tanto no tempo quanto no espaço, e na necessidade de eliminá-las por meio dos intercâmbios. Os canais de enlace entre os focos de geração e atração dos fluxos os constituem as vias de transporte e comunicação. Na inter-relação estabelecida entre os pontos, os canais de circulação e os fluxos que por eles permeiam, se encontra a noção de rede. (PONS e BEY, 1991, p. 47)

Apesar de Raffestin (1993), ao dizer que parte das redes, nós e malhas existentes, não é necessariamente física e observável, a representação do território é fundamental para “mapear” o que intentamos conceitualmente chamar de mobilidade territorial.

Outra questão fundamental é a consequência desta mobilidade tanto territorial quanto entre territórios, e observar até que ponto há roturas, *continuum*, brechas, conexões, etc., mas este é outro trabalho a ser desenhado. Neste sentido, como assegurar que há, ou não, mobilidade territorial, pelas partes constituintes do mesmo (atores, sistemas de objetos, ações, energia, etc.)? Como afirmado acima, um território inscrito no mundo contemporâneo é, por essência, fluido, flexível, e em alguns casos, móvel.

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

Antes de conceituarmos os termos de “acessibilidade” e “mobilidade”, devemos refletir sobre o transporte. Inicialmente, transporte e suas infraestruturas se constituem parte do território ou do sistema territorial. Afirmado isso, buscamos em Magalhães (2010, p. 109), que, influenciado por Kevin Cox (1972, p. 35), apresenta uma reflexão mais abrangente sobre os transportes, visto que ele não o considera somente como um deslocamento, assim como John Alexander (1963, p. 464), mas também como uma intenção de se deslocar, ou seja, “pode-se definir transporte como deslocamento intencional de um objeto material, palpável”. Neste sentido, pode-se dizer que o ato de se deslocar ou deslocar algo, que pressupõe uma ação intencional, planejada em algum nível, faz parte da produção e do produto territorial?

Magalhães (2010, p. 110) aborda o transporte enquanto fenômeno, que se sustenta a partir de três elementos básicos: “o Sujeito do Transporte, o Meio do Transporte e o Objeto do transporte”. Tais elementos se estabelecem a partir da relação fundamental entre o Sujeito e o Objeto do Transporte que, mutuamente se relacionam com o Meio, para o cumprimento do fim, que é o transportar, ou seja, “a satisfação de uma expectativa individual ou coletiva”. Tal relação suscita as propriedades específicas, tanto do Meio, que é a acessibilidade, quanto do Objeto que é a Mobilidade, como observado na Figura 1.

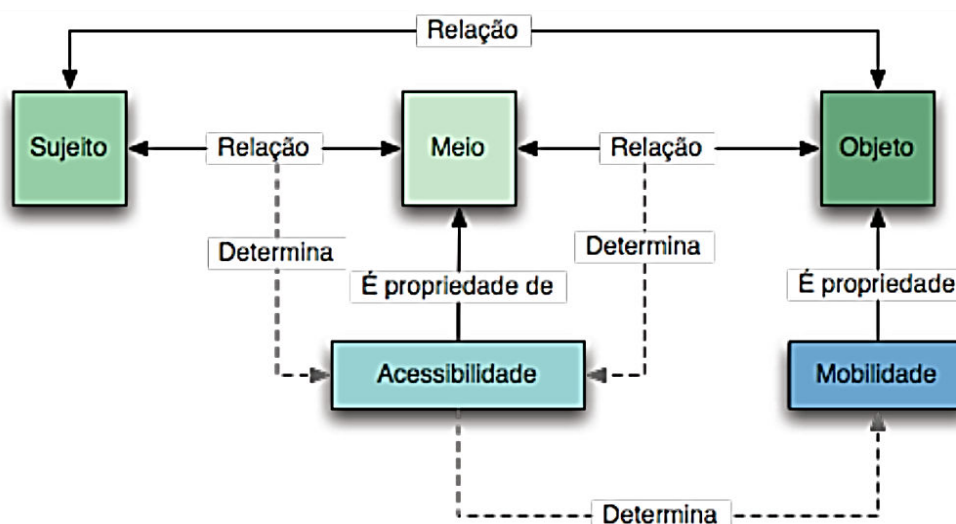


Figura 1 - Relações entre os elementos fundamentais do Transporte e as propriedades fundamentais do Meio e do Objeto do transporte.

Fonte: Magalhães, 2010.

A acessibilidade, segundo Magalhães (2010, p. 111), enquanto propriedade do Meio, pode interagir, tanto com o Sujeito com o Objeto, em uma decomposição básica de duas possíveis relações: Sujeito-Meio e Meio-Objeto. Dentro do contexto do transporte, acessibilidade é um termo correlato à mobilidade, não somente por designar propriedade ao que pode ser acessado, mas também ao que pode ser movido.

Um meio acessível somente o é, se, um objeto ou pessoa o acessa, e por acessar, o objeto já é móvel por si. Como claramente é mostrada na imagem acima, a acessibilidade determina se um objeto possui ou não, mobilidade. Nas palavras de Magalhães (2010, p. 116), no contexto do transporte, “para se dizer que um objeto ou pessoa tem a mobilidade como propriedade, deve existir um sistema de transporte que possa ser acionado e que possa receber, transportar e entregar o objeto ou pessoa”, e por ser uma relação mútua, “um objeto é móvel se, e somente se, o sistema de transporte for acessível ao sujeito de transporte e ao objeto de transporte”.

COLOCAÇÕES FINAIS

Vislumbrou-se, a partir deste documento, uma contribuição sobre as discussões da Mobilidade Territorial vigentes. Tal contribuição estaria galgada em uma construção epistemológica própria que lhe permita ser, de fato, um conceito. Tal tarefa exige de quem o faz domínio teórico-conceitual e metodológico não somente das ciências próprias do ambiente de reflexão, mas do grande desafio de coadunar disciplinas, a fim de, de algum modo, conceber explicações, reflexões, teorias e pensamentos menos parciais e mais

completos que sintetizem aspectos de um espectro tão plural e diversificado como aqueles suscitados pelas discussões de Mobilidade e Território.

No presente documento tangenciou-se alguns assuntos que fazem parte do universo do debate sobre a relação, hoje tão íntima, entre território e mobilidade. De território a rede, e da rede de volta ao território, novos fluxos são desenhados neste sistema global relativamente novo (econômico, político, social e cultural). No âmbito da economia espacial vivemos uma economia de arquipélago, sujeita a mudanças o tempo todo. O espaço, neste contexto, parece ser a plataforma sobre a qual se desenha os fluxos, que, em geral, representam as novas faces do território, ou seja, fluidos, flexíveis, sobrepostos, redimensionáveis e efêmeros.

Sobre “mobilidade territorial”, enfim, chega-se às seguintes reflexões:

- a relação mobilidade x acessibilidade x território indica respostas ao panorama territorial atual, conjuntamente com todas as teorias que envolvem tais conceitos;
- a “*mobilidade territorial*”, enquanto uma possibilidade, faz parte da territorialidade, ou seja, da dimensão da experiência territorial: sujeito-espaço-tempo;
- o território não é mais fixo e estático. O mundo contemporâneo e seus fenômenos (ou *patterns*, como nomeia Kevin Cox), deram ao território instantaneidade, flexibilidade, mutabilidade e efemeridade.
- Por fim, se refere ao meios, modos, percursos, tempo, ou seja, às relações possíveis que a dimensão humana do território possa vir a ter.

REFERÊNCIAS

- ALEXANDER, John. *Economic geography*. Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1963.
- BERMAN, Marshal. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- COX, Kevin. *Man, Location and Behavior*. New York: Wiley, 1972.
- DELANEY, David. *Territory: a short introduction*. Pondicherry: Blackwell, 2005.
- DELEUZE, Gilles; GUATARRI, Felix. *O que é filosofia?* Rio de Janeiro: EDITORA 34, 1992.
- HAESBERT, Rogério. “Concepções de território para entender a desterritorialização”. In: *Território, territórios*. Niterói: PPGEU-UFF/AGB, 2002.
- HAESBERT, Rogério. “Dilema de conceitos: espaço território e contenção territorial”. In: SAQUET, Marcos Aurélio e SPOSITO, Eliseu Savério. *Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos*. São Paulo: Unesp, 2009.
- HARVEY, David. *Condição Pós-moderna*. São Paulo: Estação Loyola, 2009.
- MAGALHÃES, Marcos. T. Q. *Fundamentos para a pesquisa em transporte: Reflexões filosóficas e a contribuição da ontologia de Bunge*. Brasília: Tese de Doutorado em Transportes – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, 2010.
- MONGIN, Olivier. *A Condição Urbana: a cidade na era da globalização*. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

- PONS, J. M. S, e BEY, J. M. P. *Geografia de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Sintesis, 1991.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- RETAILLE, Denis. L'espace mobile. In: ANTHEAUME, B. GIRAUT, Frédéric (org.). *Le territoire est mort, vive les territoires*. Paris : IRD ÉDITIONS, 2005.
- SANTOS, Milton. O território do dinheiro. In: SANTOS, Milton; BECKER, Bertha. *Território, territórios*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2011.
- URRY, John. *Anatomia das sociedades capitalistas: a economia, a sociedade civil e o estado*. Rio de Janeiro: ZAHAR EDITORES, 1982.