

## **Hospitalidade Urbana: Mobilidade e Acessibilidade**

**Lucio Grinover<sup>1</sup>**

### **Resumo**

As transformações do espaço urbano, ocorridas nas últimas décadas, determinam o questionamento da hospitalidade fundamentada em conceitos que precisam ser revisitados. A partir da prática da hospitalidade na cidade, condicionadas por normas de utilização de seus equipamentos e infra-estrutura percorre-se uma cadeia de eventos sociais, econômicos e culturais que chegam aos espaços públicos e às novas formas de expansão do tecido urbano e de urbanização. A cidade foge, então, às tentativas de compreensão e de interpretação dos modelos totalizantes dos projetos fundados sobre a racionalidade e as ordens pré-constituídas. A hospitalidade na crise da compreensão e interpretação, fragmenta-se em tantos modos de hospitalidade quanto são os códigos, as imagens e as experiências urbanas. Mudam as formas de acessibilidade, legibilidade e identidade da cidade, mas não são eliminadas para a compreensão e interpretação dos espaços construídos.

**Palavras-chave:** Hospitalidade urbana. Mobilidade. Acessibilidade.

### **Introdução**

Hoje estamos preocupados com as transformações que estão ocorrendo em nosso ambiente urbano pela passagem da cidade moderna para a cidade contemporânea, conduzindo a nossa sociedade a uma crise que implica a reavaliação de categorias consolidadas de análise do urbano como, por exemplo, identidade, pertença, cidadania e hospitalidade.

Esta situação nos leva a reflexões inéditas sobre os significados que a cidade nos repropõe dos novos modos de vida, dos comportamentos e das inter-relações com os “outros”

---

<sup>1</sup> Universidade São Paulo. FAU/USP. ECA/USP.

que se dão na multiétnicidade e nas polivalências das inúmeras figuras sociais e culturais que estruturam o espaço urbano.

Já analisamos em outros trabalhos (GRINOVER, 2007 e 2009) os paradigmas que fundamentaram o conceito de hospitalidade que a vislumbravam como modo de viver juntos, com suas regras, ritos e leis.

Antigamente a realidade social da hospitalidade consistia em acolhimento sob condições, ora baseada em relações míticas (Hermes e Héstia), ora fundamentada no “direito de visita” e no “direito de permanência” de que Kant escrevia (KANT, 2005); ora procurando na trilogia de Mauss, “dar-receber-retribuir”, as bases para passos ulteriores das análises da hospitalidade.

### **Hospitalidade Urbana e Acessibilidade**

Hoje a crescente urbanização das sociedades proporcionou modificações profundas na vida em comum pela adoção que novos modos de vida das populações; pelas novas modalidades de gestão dos espaços urbanos; pela alteração nas relações entre espaços públicos e privados (shopping-centers, espaços urbanos tombados), entre outros, proporcionando dificuldades para compreensão e a interpretação totalizante das cidades, seja por parte dos especialistas, seja de seus habitantes (GRINOVER, 2009).

A pessoa escolhe lugares, estilos, imagens, códigos e combina-os de acordo com sua própria experiência. Seres humanos diferentes, de culturas diversas, inventam maneiras diferentes para lidar diariamente com as mesmas realidades.

A chave para compreender algumas das principais modificações da cidade e da sociedade contemporânea é o conceito de “experiência”. Cada aspecto da cidade deve tornar-se uma experiência ativa que possa ser promovida, desejada ou adquirida enquanto tal.

Em nossa idéia de experiência há uma concepção pela qual o que define como um lugar da cidade importante é a sua capacidade de nos tornar diferentes após atravessá-lo, percorrê-lo e de produzir uma experiência depois da qual não somos mais os mesmos (GRINOVER, 2009).

Por todos esses motivos achamos que devemos revisitar as reflexões realizadas sobre as categorias que propusemos (GRINOVER, 2007) quais são a acessibilidade, a legibilidade e

a identidade, que nos permitiram considerar se uma cidade era ou não um lugar de hospitalidade.

Nos propomos neste trabalho analisar e complementar a categoria de “acessibilidade”, ampliando suas bases, recorrendo a outras instâncias de estudo da sociedade urbana, e propondo implicitamente novos paradigmas para a compreensão do urbano e da cidade, destacando a acessibilidade.

Partimos, então, de conceitos mais abrangentes como o movimento e a mobilidade urbana, entendida essa em suas tendências e incidências sobre o ambiente, a morfologia urbana, os modos de vida, a acessibilidade aos lugares. Sem querer impor uma definição, conforme seja ela encarada sob o ponto de vista do sociólogo, do economista, do geógrafo, do homem público, do artista, do arquiteto, turismólogo, além de sua polissemia, o movimento e a mobilidade impõem-se como uma entrada natural para problemas e debates sobre as sociedades contemporâneas.

## **Mobilidade**

Explicitamente ou não, todos os que privilegiam uma abordagem sistêmica consideram que as mobilidades não podem ser reduzidas somente aos deslocamentos físicos, reduzindo o espaço a estradas e a infra-estruturas de transportes. Dessa forma não seriam elas estudadas independentemente de seu ambiente, de seus valores, da morfologia da cidade. As mobilidades empossam-se de uma dimensão cultural que explicam as diferenças entre uma sociedade e outra. Há, no entanto um ponto de convergência que deve ser assinalado: refere-se ao reconhecimento de um direito à mobilidade.

Hoje deslocar tornou-se indispensável para ter acesso à maioria dos bens, dos serviços e das relações sociais. A possibilidade de se movimentar nas cidades condiciona o acesso à habitação, ao trabalho, à educação, à cultura.

As modalidades implantadas desse serviço universal da mobilidade e da acessibilidade podem ser diferentes, dependendo das condições próprias de cada sociedade.

A curto prazo, os meios de comunicação eletrônicos não reduzirão de modo significativo a necessidade da co-presença; também as viagens não poderão ser totalmente substituídas por qualquer meio de telecomunicação, sendo que as relações face-a-face continuarão muito importantes. De toda evidência, a aceleração do movimento e o reforço da interconectividade que prevalece em nosso mundo contemporâneo, influem significativamente sobre o modo com o qual controlamos o espaço, isto é, o processo de apropriação e o domínio de nossos contextos geográficos, essenciais à reprodução de nossa percepção mínima do espaço. Para simplificar, chamar-se-á mobilidade a mudança de posição num espaço real ou virtual, que pode ser físico, social, cultural, afetivo, cognitivo.

A mobilidade, como vimos, não se limita ao deslocamento físico efetivo e a suas técnicas (o transporte), mas inclui as ideologias e as técnicas do movimento presente numa sociedade. Ela reúne, portanto:

- Um conjunto de valores sociais mais ou menos explícito e objetivo para os indivíduos envolvidos;
- Uma série de condições geográficas, econômicas, sociais, sendo que a possibilidade de mover-se varia conforme os grupos sociais e as variáveis idade e sexo;
- Um dispositivo tecnológico e seu arsenal de técnicas e pessoal envolvido.

A mobilidade é, assim, socialmente construída, individualmente vivida, intersubjetivamente repartida, a partir do relato que se faz entre interlocutores antes, durante e depois da experiência.

### **Mobilidade e sociedade**

É necessário admitir que o modelo de mobilidade é uma componente importante dos modos de vida diversificados em nossas sociedades, e que esses modos de vida manifestam arbitragens, escolhas biográficas, horizontes estratégicos que podem parecer muito afastados dos próprios deslocamentos, tanto eles comprometem a relação com o outro, como com a sociedade e implicam opções políticas fundadoras da relação com o mundo. De um lado, o acolhimento do aleatório e o inesperado; de outro, uma estreita programação de encontros: as mobilidades são forçosamente afetadas.

Se partirmos dessas formas de conceber os espaços urbanos do presente, é necessário considerar que as cidades atuais já não se constroem nem se espalham de uma forma regular, mas que as realidades urbanas atuais estão estritamente relacionadas com o transitório, o efêmero, com o momentâneo, com o que muda continuamente.

Insistimos na importância de ver, observar e analisar as cidades do presente através dos espaços urbanos que as conformam e as constroem (PEP et al, 2008).

Queremos centralizar nossa atenção naqueles espaços onde a mobilidade e as tecnologias se convertem em elementos característicos e imprescindíveis para a arquitetura física e social dos mesmos. Queremos abraçar o que aqueles autores (idem, 2008) chamam de “espaços de sociabilidade transitória”. Entendemos, com eles, que para esclarecer os conceitos, os espaços de sociabilidade transitória são um produto das práticas sociais que realizamos habitualmente como resultado das interações que mantemos com esses lugares e como consequência das características sociais das realidades atuais.

Mencionamos Michel de Certeau (1984) para descrever a primeira característica desses espaços: a questão das práticas e interações sociais. Os espaços de sociabilidade transitória correspondem a lugares “praticados”: sítios onde não somente se exprime a materialidade arquitetônica que os constroem, mas, sobretudo, onde se colocam em jogo certas formas de nos relacionar, de ser e de fazer.

Centralizar nosso estudo nas práticas concretas sociais que ocorrem nesses espaços, por exemplo, uma estação de metrô, permite caracterizá-los e aprofundarmos nas interações e nas formas de apropriação dos mesmos.

O processo de investigação deve focalizar-se, para tanto, nas maneiras de fazer para uma espacialidade não exclusivamente geográfica ou geométrica (mas simbólica ou semântica), porém, profundamente complexa, mutante e efêmera em alguns de seus aspectos. O que explica a conversão dos “espaços de sociabilidade transitória” nos lugares em que vivemos, habitamos e nos relacionamos ao longo de nossas jornadas de trabalho e de lazer, quer dizer que esses espaços acabam adquirindo um certo significado simbólico. O que pretendemos é conhecer a cidade por meio de nossos passeios, trajetos ou caminhos cotidianos, realizando uma “etnografia urbana” que implica caminhar, observar, conversar com outros usuários, fotografar, etc. Que permita não só uma descrição e uma análise dos elementos presentes naqueles espaços, mas também uma abordagem da complexidade que está a partir de diferentes pontos de vista.

Assim, o movimento é o centro das dinâmicas de nossa sociedade; é social, econômico e urbanístico (ASCHER, 2004). A mobilidade assume uma importância e uma significação novas: seu papel, além do direito em se deslocar de um ponto a outro, é um direito às qualidades dos lugares e aos tempos de transporte. A evolução do sistema pessoas-informações-bens modifica a geografia da acessibilidade (antes identificado com o centro geométrico da cidade). Morar na periferia de muitas metrópoles, hoje, oferece fácil acesso a um grande número de funções e de serviços urbanos.

Encontramo-nos na frente de novas questões urbanas que resultam do deslocamento dentro da cidade, da qual temos herdadas culturas e modos de vida junto com a cidade que emerge, com práticas sociais novas que estamos tentando regularizar e organizar (PEP et all, 2008).

Enquanto isso podemos nos aventurar em análises mais detalhadas do que se entende por acessibilidade urbana, referindo-nos ao uso do espaço a partir do conceito de acessibilidade espacial e acessibilidade relacional (HILLIER, 1966). As concentrações de atividades que dependem de movimento – usos mistos com predominância comercial – definem o foco de centros e sub-centros, e corresponde à acessibilidade espacial. Por outro lado, o modelo de acessibilidade que analisa as conexões e as relações entre seus componentes, como nó de uma malha, corresponde à acessibilidade relacional.

O conceito de acessibilidade espacial é considerado o elemento chave no desenho de estratégias de desenvolvimento urbano.

Outras representações que podem ser utilizadas referem-se à “análise visual”, que caracteriza a “acessibilidade visual”, um dos indicadores de movimento potencial, a partir da informação visual de cada ponto com os outros pontos da malha.

### **Considerações finais**

À guisa de conclusão provisória, é indispensável integrar todos os sistemas necessários para atingir a habitabilidade e a hospitalidade de uma cidade: o ordenamento territorial, as políticas ambientais, a mobilidade, o uso do solo, a habitação, a infraestrutura e os equipamentos. Isto implica a criação de “territórios inteligentes”, ou cidades capazes de reinventar-se para serem competitivas (ORTIZ et all, 2008).

Os territórios interligados são desenhados pela comunidade, por meio das lideranças e de uma verdadeira participação cidadã. O planejamento desses territórios caracteriza-se, entre outros, por uma postura mais ativa pela valorização do território, pela renovação dos ecossistemas, pela reabilitação de áreas degradadas física, social e economicamente; pela exploração das atividades locais (econômicas, residenciais, de lazer, culturais e de relação social) para gerar vantagens competitivas; a melhoria do espaço público e da imagem urbana; a construção de uma estrutura administrativa e política eficiente, capaz de realizar pactos de colaboração para desenhar e construir seu futuro, para o desenvolvimento de projetos concretos ou o cumprimento de objetivos específicos.

### **Referências Bibliográficas**

AMENDOLA, Giandomenico. **La città postmoderna: magie e paure della metropoli contemporanea**. Milano: Laterza, 2004.

ASCHER, François; ALLEMAND, Silvain; LEVY, Jacques (Orgs.). **Les sens du mouvement: modernités et mobilité**. Paris: Ed. Belin, 2004.

DE CERTAU, Michel. **A invenção do cotidiano: 1. artes do fazer**. 10 ed. Petrópolis: Vozes, 2004

DERRIDA, Jacques. **De l'hospitalité, Anne Fourmantele invite Jacques Derrida à répondre**. Paris: Calmann-Lévy, 1997.

ELIAS, Pep Vivas i; RIBERA-FUMAZ, Ramon; CATALÁN, Oscar López; CARDONA, Isabel Pellicer. **Barcelona: uma ciberciudad em trânsito**. Barcelona: Centre de Política del Sòl i Valoracions - Universitat Politècnica de Catalunya, 2008.

GRINOVER, Lucio. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Alpeh, 2007.

GRINOVER, Lucio. A hospitalidade na perspectiva da cidade contemporânea. In **II Colóquio Internacional em Hospitalidade: rostos e lugares de hospitalidade**. Porto: Universidade Católica Portuguesa, 2009.

HILLIER, Bill. Cities as movement economics. **Urban Design International**. Cambridge University Press, 1966.

KANT, Immanuel. **Per La pace perpetua**. Milano : Feltrinelli, 2005

LEVY, Jacques. **Modèle de mobilité, modèle d'urbanité**. Paris: Ed. Belin, 2004.

# VI SEMINÁRIO 2009 ANPTUR

VI Seminário da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo  
10 e 11 de setembro de 2009 – Universidade Anhembi Morumbi – UAM/ São Paulo/SP

MAGNANI, José Guilherme Cantor; SOUZA, Bruna Mantese (Orgs.). **Jovens na Metrópole: etnografias de circuitos de lazer encontro e sociabilidade**. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2007.

ORTIZ, Claudia C.; GARNICA, Rubén H. **Acessibilidade espacial em La definición de territórios inteligentes**. Barcelona, Ace, 2008.