

O NOVO PARADIGMA EPISTEMOLÓGICO DAS MOBILIDADES NA DICOTOMIA ENTRE O ESPAÇO PÚBLICO E O ESPAÇO PRIVADO

Simã Catarina de Lima Pinto¹

RESUMO: O objetivo deste artigo é fazer uma abordagem teórica sobre o novo paradigma epistemológico das mobilidades e como ele contribui para a mitigação da dicotomia entre o espaço público e o espaço privado. A produção e apreensão do conhecimento dependem de novas formas de interpretar a realidade social, de um modo que atenda às novas demandas contemporâneas, o que permite que se compreenda os espaços de maneira não dicotômica, uma vez que eles se caracterizam por relações que vão além das categorizações tradicionais. Para isso, a dicotomia entre o espaço público e o espaço privado é analisada com base no paradigma epistemológico das mobilidades de Mimi Sheller e John Urry, bem como no diálogo de ambos com autores que refletiram sobre o espaço social na contemporaneidade.

Palavras-chave: Novo paradigma das mobilidades. Dicotomia. Espaço público e privado.

ABSTRACT: The aim of this article is to take a theoretical approach to the new epistemological mobilities paradigm and how it contributes to the mitigation of the dichotomy between public and private space. The production and apprehension of knowledge depends on new ways of interpreting social reality, in a way that meets the new contemporary demands, which allows one to understand spaces in a non-dichotomous way, since they are characterized by relationships that go beyond of traditional categorizations. For this, the dichotomy between public and private space is analyzed based on the epistemological mobilities paradigm of Mimi Sheller and John Urry, as well as on the dialogue of both with authors who reflected on the social space in contemporary times.

Keywords: New mobilities paradigm. Dichotomy. Public and private space.

INTRODUÇÃO

Uma nova abordagem interdisciplinar nas Ciências Sociais no estudo das mobilidades, iniciada em 2004, foi responsável por anunciar, em 2006 o “novo paradigma das mobilidades” (SHELLER, 2018, p. 18) que diz respeito a um programa de estudos desenvolvido por pesquisadores de diferentes países interessados na centralidade do movimento e dos fluxos para a vida social, bem como no “papel constitutivo do movimento no funcionamento da maioria das instituições e práticas sociais e se concentra na organização do poder em torno dos sistemas de governar a mobilidade e a imobilidade em várias escalas”. (SHELLER, 2018, p. 19). Para Mimi Sheller e John Urry, precursores desse paradigma, trata-se de um estudo das ciências sociais a partir das mobilidades, ou, conforme colocam Büscher e Veloso um “giro

¹ Doutoranda e Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Direito da Universidade Federal Fluminense. Pós-graduada em Direito Público e Filosofia Contemporânea. Advogada. E-mail: simacatarina@gmail.com

móvel”, segundo o qual, o pressuposto é de que há uma realidade na qual as coisas, idéias e pessoas estão sempre em fluxo (BÜSCHER; VELOSO, 2018). Nesse sentido, após a apresentação teórica sobre as mobilidades de Sheller e Urry, feita juntamente com a discussão sobre o espaço social, a partir da compreensão do espaço em Foucault e Lefebvre, propõe-se apresentar as relações existentes entre o paradigma das mobilidades e a dicotomia entre o espaço privado e o espaço público.

A partir disso, o presente trabalho propõe investigar a contribuição do “novo paradigma das mobilidades” como contraponto à divisão entre o espaço público e o espaço privado, já que a maneira como ocorre o movimento das pessoas e das coisas entre os espaços deve ser considerada na produção do conhecimento. Para isso, autores contemporâneos como Michel Foucault, Henry Lefevre e Richard Sennet, por exemplo, contribuem para que se estabeleça um diálogo acerca do espaço social e da divisão entre espaço público e espaço privado, presente nas Ciências Sociais. Com isso, acredita-se ser possível traçar novas propostas teóricas para se compreender a maneira como a dicotomia existente entre espaço público e espaço privado pode ser mitigada em favor de um olhar mais atento às diversas realidades contemporâneas que estão sempre em movimento.

MOBILIDADES E ESPAÇOS

O “novo paradigma nas mobilidades”, proposto por Mimi Sheller e John Urry (2006) permite falar sobre uma epistemologia do movimento, isto é, um conhecimento que provem de objetos de pesquisa móveis, e não mais estáticos. Os objetos de pesquisa passam a pressupor sua inconstância que abrem espaço à reformulação de uma Sociologia que permite desenvolver um método de conhecimento que acompanha o movimento. Trata-se de compreender as condições nas quais o movimento do objeto pesquisado ocorre. O novo paradigma das mobilidades diz respeito a um “novo campo transdisciplinar de pesquisa em mobilidades” que “abrange pesquisa sobre a mobilidade espacial de humanos, não humanos e objetos; a circulação de informação, imagens e capital; bem como o estudo dos meios físicos para o movimento” (SHELLER, 2011, p. 1) e reúne, em razão disso, “algumas das preocupações mais puramente ‘sociais’ da sociologia (desigualdade, poder, hierarquias) com as preocupações ‘espaciais’ da geografia (território, fronteiras, escala)” (SHELLER, 2011, p. 2). Além disso, trata-se de um paradigma, conforme colocam Sheller e Urry (2006), que desafia a maneira tradicional de se fazer pesquisa em ciências sociais:

As ciências sociais ignoraram ou banalizaram amplamente a importância dos movimentos sistemáticos das pessoas para a vida profissional e familiar, para o lazer e o prazer, para a política e o protesto. O paradigma desafia as maneiras pelas quais muitas pesquisas em ciências sociais foram "móveis". Embora introduza cada vez mais a análise espacial, as ciências sociais ainda não conseguiram examinar como as espacialidades da vida social pressupõem (e frequentemente envolvem conflitos) o movimento real e o imaginado de pessoas de um lugar para outro, de pessoa para pessoa, de evento para evento. (SHELLER; URRY, 2006, p. 208)

O “caráter transbordante da vida social atual” (SACRAMENTO, 2017, p. 293), resulta em “configurações sociais difusas marcadas por um complexo e constante vaivém de pessoas e de elementos de diferentes contextos, deixando de circunscrever-se a um espaço específico e exclusivo” (SACRAMENTO, 2017, p. 293), já que, conforme apontou Foucault,

estamos na época do simultâneo, estamos na época da justaposição, do próximo e do longínquo, do lado a lado, do disperso. Estamos em um momento em que o mundo se experimenta, acredito, menos como uma grande via que se desenvolveria através dos tempos do que como uma rede que religa pontos e que entrecruza sua trama. (FOUCAULT, 2009, p. 411)

Lefebvre, ao contrário de Foucault, observou o espaço social de forma linear. Muito embora este autor tenha reconhecido que o espaço social compreende “suas relações em sua coexistência e sua simultaneidade: ordem (relativa e/ou desordem (relativa)” (LEFEBVRE, 2006, p. 111), ele aponta que o espaço social “resulta de uma sequência e de um conjunto de operações, e não pode se reduzir a um simples objeto” (LEFEBVRE, 2006, p. 111). Para Foucault (2009, p. 413), “estamos em uma época em que o espaço se oferece a nós sob a forma de relações de posicionamentos”. Verifica-se que o espaço social para ambos os autores é caracterizado por aproximações e distanciamentos, uma vez que enquanto Foucault compreende o espaço como uma inquietação fundamental contemporânea, de modo que “o tempo provavelmente só aparece como um dos jogos de distribuição possíveis entre elementos que se repartem no espaço” (FOUCAULT, 2009, p. 413), Lefebvre o entende como resultado de “uma sequência e de um conjunto de operações” de “efeito de ações passadas” (LEFEBVRE, 2006, p. 112). Ambos os autores, entretanto, reconhecem o espaço constituído de relações tanto coexistentes e simultâneas (Lefebvre), quanto como relações de posicionamentos (Foucault), o que implica dizer que independentemente das bases teóricas nas quais os autores se inserem, a

compreensão do espaço para eles se perfaz pelo seu caráter relacional e múltiplo e, portanto, condizente com o paradigma das mobilidades.

Conforme se observa, o elemento relacional é central nos estudos do espaço social nas Ciências Humanas e Sociais, o que favorece uma compreensão mais aproximada do novo paradigma das mobilidades em consonância com o que se pretende aqui. Nesse aspecto relacional que aqui se destaca, Sheller (2018, p. 20) pontua que se trata de “uma nova maneira de pensar sobre mundos sociais como emergentes de relações móveis complexas e multiescalares, fluxos, circulações e suas amarrações temporárias (ao invés de epistemologias sedentárias e nacionalismo metodológico)”. Ou seja, situações que advêm de relações complexas e transitórias que demandam novas formas de compreensão metodológica. É importante destacar que “a teoria das mobilidades parte da teoria de sistemas complexos de maneira profundamente fundamentada na materialidade e parte das tradições da teoria social que se concentram na estrutura em relação à agência (humana)”. (SHELLER, 2011, p. 3). Além disso, trata-se de uma “teoria da complexidade” a qual

oferece recurso a processos causais não intencionais e implica mecanismos causais possivelmente além do controle humano, muito diferente dos impulsos ainda humanistas de muitas teorias sociais contemporâneas. No entanto, a pesquisa de mobilidades ainda mantém um forte interesse nas interações humanas com o espaço, com objetos e com outros, incluindo toda uma série de inter-modalidades híbridas e intermediárias; e traz essas perspectivas teóricas de volta ao solo, por assim dizer, alavancando-as para pensar sobre o que está em jogo em discussões sociais e políticas específicas, como transportes sustentáveis, mudanças climáticas e movimentos de justiça migratória. (SHELLER, 2011, p. 4)

A autora também aponta a possibilidade de examinar “as complexas interconexões entre mobilidades físicas, virtuais, comunicativas e imaginativas, incluindo movimento de pessoas, objetos, informações, capital e recursos - bem como suas imobilizações” (SHELLER, 2018, p. 20). Nesse aspecto, conforme colocou Cresswell (2010), a respeito do paradigma, as ‘amarras’ costumam ser tão importantes quanto as ‘mobilidades’. Em outras palavras, o paradigma implica também uma compreensão política no sentido de ela abranger tanto mobilidades quanto imobilidades. Isso porque “os movimentos de pessoas (e coisas) em todo o mundo e em todas as escalas, estão cheios de significado. Também são produtos e produtores de poder” (CRESSWELL, 2006, p. 2), já que o paradigma “assume a posição de que as relações de poder estão no centro do campo” (SHELLER, 2011, p. 3), mesmo porque o poder, em termos foucaultianos, tem a característica de não ser “possuído, porque é algo que está em ação, que se arrisca” (FOUCAULT, 2015, p. 207). Cresswell, ao fazer uma distinção analítica entre

movimento e mobilidade aponta que o movimento pode “ser pensado como mobilidade abstraída (mobilidade abstraída de contextos de poder). O movimento, portanto, descreve a idéia de um ato de deslocamento que permite que as pessoas se desloquem entre os locais” (CRESSWELL, 2006, p. 2). O movimento, para ele, pode ser pensado “como o equivalente dinâmico da localização no espaço abstrato - sem conteúdo, aparentemente natural e desprovido de significado, história e ideologia” e faz uma importante observação a esse respeito: “se movimento é o equivalente dinâmico da localização, então mobilidade é o equivalente dinâmico de lugar” (CRESSWELL, 2006, p. 3).

Além disso, o novo paradigma das mobilidades se dirige ao entendimento na maneira como “significados, representações e discursos de mobilidade enquadram os fenômenos como móveis ou imóveis, rápidos ou lentos, móveis ou imóveis” (SHELLER, 2018, p. 20). As mobilidades também se caracterizam, como aponta a autora, por suas iniquidades, suas diferenças e desigualdades as quais se juntam por meio de “experiências vividas que são físicas e significativas” (SHELLER, 2018, p. 20). Os fluxos, por conseguinte, se movem “em diferentes velocidades, escalas e viscosidades” (HANNAM; SELLER; URRY, 2006, p. 12).

Neste cenário, as “mobilidades no sentido mais amplo desafiam as ciências sociais a mudar tanto os objetos de suas investigações quanto as metodologias de pesquisa” (SHELLER; URRY, 2006, p. 208). Por conseguinte, o novo paradigma das mobilidades passa a se construir a partir da idéia de que “o foco não são só pessoas, coisas e idéias que se movimentam, mas o movimento em si como elemento fundador da vida social” (BÜSCHER; VELOSO, p. 135, 2018). Como colocou Freire-Medeiros (*at all*, 2018, p. 6) sobre as mobilidades, esses sistemas “respondem a configurações específicas e a regimes de poder que definem o que e quem pode – ou não – circular, quando e sob que condições de segurança e conforto. Trata-se, claramente, de um vasto e instigante campo de investigação”.

A epistemologia que pressupõe esse movimento como aspecto inerente do conhecimento conduz a uma dinâmica de sua apreensão no sentido de que o conhecimento é construído por meio de processos contínuos. Como apontam Büscher e Veloso (2018), ao se referirem às metodologias móveis que são usadas para permitir a apreensão de um processo que é um “tornar-se (móvel)”. Trata-se de um conhecimento que se lança a uma perspectiva de inconstância dos saberes, um caráter de mutabilidade permanente. Entretanto, Sheller aponta que as mobilidades não devem ser confundidas com “o uso de metáforas de fluxo e liquidez na teoria social que, desde a década de 1990, capturou a atenção de teóricos sociais preocupados com processos sociais emergentes em um mundo cada vez mais percebido globalmente

interconectado” (SHELLER, 2014, p. 793). A “extraordinária mobilidade dos fluidos” que os “associa à idéia de ‘leveza’” (BAUMAN, 2001, p. 8), mesmo que aparentemente semelhante, não coincide com as mobilidades, na medida em que “o novo paradigma das mobilidades sugere um conjunto de perguntas, teorias e metodologias, em vez de uma descrição totalizadora do mundo contemporâneo” (SHELLER; URRY, 2006, p. 4) e

embora se conecte a importantes correntes da sociologia que começaram a se concentrar na globalização, nos fluxos e na liquidez nos anos 90 (assim como em certas tradições históricas da sociologia urbana), a "virada das mobilidades" é distinta delas em suas orientações filosóficas, em sua diversidade empírica, em sua abertura transdisciplinar e suas inovações metodológicas. Dá nova vida às antigas questões sociológicas, ao mesmo tempo em que traz uma sociologia mais mobilizada para a vanguarda da ciência social contemporânea. (SHELLER, 2011, p. 8)

As mobilidades, por conseguinte, se referem, de igual modo, a imobilidades, uma vez que a centralidade nos fluxos e nos movimentos em si permitem acompanhar de modo mais próximo a realidade e seu funcionamento, bem como compreender que “as mobilidades implicam espaços sociais distintos que orquestram novas formas de vida social em torno desses nós” (HANNAM; SHELLER; URRY, p. 12, 2006).

MITIGANDO AS DICOTOMIAS ENTRE O ESPAÇO PÚBLICO E O ESPAÇO PRIVADO

No início do texto da conferência “Outros espaços”, Foucault faz uma interessante e conveniente observação relacionada ao espaço contemporâneo, a qual permite que se introduza aqui a proposta acerca das dicotomias entre o espaço público e o espaço privado. O autor aponta que “o espaço contemporâneo talvez não esteja ainda inteiramente dessacralizado” (FOUCAULT, 2009, p. 113) e que

talvez nossa vida ainda seja comandada por um certo número de oposições nas quais não se pode tocar, as quais a instituição e a prática ainda não ousaram atacar: oposições que admitimos como inteiramente dadas: por exemplo, entre o espaço privado e o espaço público, entre o espaço da família e o espaço social, entre o espaço cultural e o espaço útil, entre o espaço de lazer e o espaço de trabalho; todos são ainda movidos por uma secreta sacralização. (FOUCAULT, 2009, p.113)

Essa breve passagem de Foucault expressa as necessárias críticas que Sheller e Urry (2003, p. 4) colocam a respeito das concepções estáticas que estabelecem dicotomias entre os espaços. Eles apontam “a crescente fluidez em termos de onde (ou quando) momentos de publicidade e privacidade ocorrem” Sheller e Urry (2003, p. 4) e colocam que “as maneiras pelas quais a distinção público/privado foi traçada é a grande preocupação com o problema da ‘erosão’ da esfera pública ou ‘obscurecimento dos limites’ entre o público e o privado”, o que impediu que se capturassem “os múltiplos relacionamentos móveis entre eles, relacionamentos que envolvem a hibridização complexa e fluida da vida pública e privada. (SHELLER; URRY, 2003, p. 4)

Para Sheller e Urry (2003, p. 4), “uma sociologia das mobilidades (e o reconhecimento das imobilizações associadas) podem explicar melhor a dinâmica da aparente ‘erosão’ das fronteiras da vida pública e privada”, o que torna o paradigma das mobilidades inovador não somente no sentido de caracterizar uma nova forma de conhecimento, mas vai além disso, as mobilidades possibilitam rupturas com antigos paradigmas e formas de pensar, sendo, por isso, também politizadas. A mobilidade, como apontou Lemos (2009, p. 29), “não deve ser vista apenas como o percurso entre pontos [...]. Ela não é neutra e revela formas de poder, controle, monitoramento e vigilância, devendo ser lida como potência e performance”. Nesse sentido,

poderes desiguais de “Motilidade” - significando a capacidade de mobilidade e controle sobre a mobilidade de outros - e “acessibilidade” diferenciada a vários tipos de espaços e bens sociais não são apenas o resultado de formações raciais, de gênero, classificadas, sexadas e outras formações, mas também são produtivos desses sistemas hierárquicos de diferenciação, através de várias tipos de ativação e desativação. (SHELLER; URRY, 2003, p. 8)

Cressweell (2010) coloca que a relação da mobilidade com o movimento é semelhante à relação do lugar com a localização, bem como que a mobilidade envolve um frágil entrelaçamento de movimento, representações e práticas. Há uma relação entre mobilidades e espaços impassível de ser verificada de forma estática e dicotômica, em razão de vários fatores que atravessam as (i)mobilidades, tornando-as inevitavelmente relacionadas a estudos que considerem vários fatores simultaneamente.

De acordo com Sheller e Urry, há uma erosão do limite público/privado. Os autores, com base em teorias políticas, demonstram como as idéias do que se tem sobre esfera pública e esfera privada estão intrincadas, mas observam que ainda há uma visão estática da divisão entre o público e o privado e questionam se “ainda é útil (ou mesmo possível) manter a

fronteira entre uma esfera pública e uma privada? Podem interesses públicos e interesses privados ser efetivamente separados?” (SHELLER, URRY, 2003, p. 9) e apontam para a necessidade de a teoria social “desenvolver uma conceitualização mais dinâmica da fluidez e mobilidades que cada vez mais hibridizou o público e privado” (SHELLER, URRY, 2003, p. 9). Para isso, argumentam de forma inovadora, que contrasta, como eles mesmos colocam, com um pensamento excessivamente estático e regional, uma vez que “qualquer distinção é feita entre os domínios público e privado” (SHELLER; URRY, 2003, p. 9). O ruir da divisão entre vida privada e pública levam os teóricos críticos, no intuito de estancar o declínio democrático contemporâneo, a tentativas teóricas de resgatar ou manter os limites que antes podiam ainda ser definidos (SHELLER; URRY, 2003, p. 9).

Os modelos espaciais existentes na vida social e que são próprios da sociedade civil “não presta atenção à maneira como as pessoas (e objetos) se movem ou desejam se mover entre os domínios supostamente privados e públicos” (SHELLER; URRY, 2003, p. 11), o que está relacionado a uma visão fixa dos espaços, que não levam em consideração a “automobilidade e tecnologia da informação como dois elementos-chave da modernidade que têm efeitos ambivalentes nas culturas da democracia” (SHELLER; URRY, 2003, p. 11). Trata-se de duas sociotecnologias que invariavelmente fazem na contemporaneidade, de modo que elas apenas evidenciam a sugestão de “que a vida pública e privada sempre tenha sido móvel, situacional, cintilante e fragmentada” (SHELLER; URRY, 2003, p. 10), e que “não devemos manter uma separação regional do público versus privado, porque sua fluidez é simultaneamente pública e privada. As pessoas se deslocam dentro e entre o público e o privado, às vezes estão sob o efeito de ambos simultaneamente” (SHELLER; URRY, 2003, p. 11).

As novas configurações contemporâneas ensejam abordagens que permitam fazer leituras mais próximas dos fenômenos sociais, já que o intrincamento entre o privado e público que decorre de “formas mutáveis de mobilidade física e informacional” (SHELLER; URRY, 2003, p. 9) força o desmanchamento e retirada de um arraigado arranjo social no qual os corpos sempre estiveram em locais determinadamente privados ou públicos do mesmo modo que as informações sempre estiveram num determinado espaço que também sempre se caracterizaram como privados ou públicos (SHELLER, URRY, 2003), tal como ocorre com o espaço virtual sobre o qual “não se pode mais falar em fora e dentro” (FLUSSER, 2014, p. 99). A configuração estática tradicional da divisão público/privado é embaçada: “carros, informações, comunicações, telas são materiais mundos, híbridos da vida privada e pública” (SHELLER; URRY, 2003, p. 9). Nesse aspecto, Flusser aponta que “as informações não precisam mais ser

buscadas no espaço privado, seja por enfeixamento ou por conectividade ou por conectividade em rede” (FLUSSER, 2014, p. 90).

As novas mobilidades alteram substancialmente a organização social e até mesmo as mobilizações políticas que ainda são tateadas no novo contexto, na medida em que sua compreensão ainda se dá com base em paradigmas tradicionais. Embora haja por parte dos teóricos críticos que, conforme observam Sheller e Urry (2003, p. 9), “diagnosticaram a erosão dos limites entre público e privado como causa do declínio democrático”, e que em razão disso acreditam que manter ou restaurar esses limites seja crucial para a continuidade da cidadania democrática no mundo contemporâneo (SHELLER; URRY, 2003), o novo paradigma das mobilidades permite reconhecer que há alguma perda em simplificar ou mesmo resistir a essa erosão, já que

a hibridização do público e privado é ainda mais extensa do que pensado anteriormente, e está ocorrendo de maneiras mais complexas e fluidas do que qualquer modelo regional de esferas separadas pode capturar. Qualquer esperança para a cidadania pública e a democracia, portanto, dependerá da capacidade de navegar por esses novos materiais, mundos móveis que não são nem públicos nem privados (SHELLER; URRY, 2003, p. 9).

Nesse aspecto, a erosão que ocorre na dicotomia entre espaço privado e espaço público se intensifica por meio do aumento do uso de automóveis particulares em vias públicas, bem como das múltiplas tecnologias utilizadas para comunicação e informação que reconfiguram a “relação entre lugar, espaço e a mobilidade de pessoas e objetos” (SHELLER; URRY, 2003, p. 11). Os automóveis de uso individual, caracteristicamente privados, expressam precisamente essa reconfiguração, na medida em que dentro deles é possível estender a vida privada e algumas particularidades das relações familiares, o que configura uma extensão de suas casas enquanto transitam nos espaços públicos. Trata-se de uma mobilidade que contém fortes traços da vida privada, além de marcar também lugares sociais em termos, por exemplo, de classes, pois “subordina outras mobilidades ‘públicas’”, o que torna os espaços urbanos “simultaneamente públicos e privados” (SHELLER; URRY, 2003, p. 11). Nesse aspecto, “*as a rolling private-in-public space, automobility affords dwelling inside a mobile capsule that involves punctuated movement ‘on the road’*” (SHELLER; URRY, 2003, p. 11), poderia ser interpretado no sentido de os automóveis serem uma espécie de espaço privado no público, como uma cápsula dentro da qual se pode permanecer em relativa privacidade e ao mesmo tempo se movimentar em via pública. Ou seja, a hibridização estaria na cápsula privada dentro

da qual se movimenta no público. Poder-se-ia falar de um “paradoxo do isolamento em meio à visibilidade” (SENNET, 1978). Nela

A automobilidade constitui de fato uma sociedade civil de *'cardrivers'* hibridizados, que residem em particular dentro de seus carros, excluindo aqueles sem carros ou sem a 'licença' para dirigir do domínio público dominado por carros. Essa sociedade civil de automobilidade transforma espaços públicos em estradas públicas, nas quais, em grande parte, a variedade de pedestres, ciclistas e até usuários de transporte público são marginalizados. Somente aqueles que se deslocam (ainda que lentamente) em veículos particulares podem ser considerados públicos dentro de um sistema no qual estradas públicas foram confiscadas por cidadãos particulares *'auto-móveis'* envoltos em casulos dentro de suas *'gaiolas de ferro'* (da modernidade). Uma sociedade civil de automobilidade, ou o direito de dirigir onde e quando quisermos envolve a transformação móvel de espaço público em espaço de estrada, coagindo, restringindo e desenvolvendo um domínio [...]. (SHELLER; URRY, 2003, p. 11).

Sennet, ao observar o espaço público como uma “derivação do movimento” apontou que se trata de compreender as “relações entre espaço e movimento produzidos pelo automóvel particular” (SENNET, 2014, p. 16). O autor coloca que, em regra, o carro não é usado para ver a cidade ou se fazer turismo por ela, mas, diferente disso, o carro é usado como meio de dar liberdade de movimentos, de maneira que

pode-se viajar sem ser interrompido por paradas obrigatórias, como as do metrô, sem mudar a sua forma de movimento, de ônibus, metrô, via elevada ou a pé, ao ir do lugar A para o lugar B. As ruas da cidade adquirem então uma função peculiar: permitir a movimentação; se elas constroem demais a movimentação, por meio de semáforos, contramãos, etc., os motoristas se zangam ou ficam nervosos (SENNET, 2014, p. 16).

Pode-se dizer que o uso do automóvel tem o intuito de romper a relação privada com o espaço público, embora dele se utilize simultaneamente. Ou seja, o espaço público é utilizado de uma maneira desvinculada de sua natureza de coisa pública, de uso coletivo, na medida em que dele se faz uso, mas sem que se perca um alto grau de individualismo e, em razão disso, não seja necessário se afetar pelas interferências que o espaço público apresenta. A vivência no espaço público dentro de um automóvel se mantém alheia das demandas que o espaço público impõe. Nesse sentido, Sheller e Urry (2003) chamam atenção para uma sala privada, numa cápsula em movimento dentro da qual a experiência do mundo público é empobrecido. Isso porque o espaço público utilizado dessa forma, a qual desconsidera sua natureza coletiva, reflete a ideia de um direito absoluto:

Atualmente, experimentamos uma facilidade de movimentação desconhecida de qualquer civilização urbana anterior à nossa, e no entanto a movimentação se tornou a atividade diária mais carregada de ansiedade. A ansiedade provém do fato de que consideramos a movimentação sem restrições do indivíduo como um direito absoluto. O automóvel particular é o instrumento lógico para o exercício desse direito, e o efeito que isso provoca no espaço público, especialmente no espaço da rua urbana, é que o espaço se torna sem sentido, até mesmo endoidecedor, a não ser que possa ser subordinado ao movimento livre. A tecnologia da movimentação moderna substitui o fato de estar na rua por um desejo de eliminar as coerções da geografia. (SENNET, 2014, p. 16)

A automobilidade que proporciona um conjunto de processos móveis que alteram a materialização do público e do privado é acompanhada das novas tecnologias de comunicação que oferecem diferenças (SHELLER; URRY, 2003). Se a automobilidade faz com que o privado se infiltre no espaço público por meio de uma cápsula privada em movimento (SHELLER; URRY, 2003), no que se refere às novas tecnologias de comunicação, é o público que adentra nos mais diversos espaços privados por meio de acessos no espaço informacional.

Como consequência, mesmo o "privado" mais íntimo não é mais totalmente "pessoal" ou "interior do mundo". Não há clareza onde as redes neurais do cérebro param e as redes eletrônicas de informação começam. Partes de quem se é podem ser armazenadas em discos rígidos ou circuitos digitais, e não em antigos dispositivos físicos. Muito do que antes era "privado" já existe fora do corpo físico; o corpo pode, em alguns casos, funcionar como um *hiperlink* para obter acesso a seus fragmentados ou fazer conexões com vários nós nas redes pessoais que não ocorrem mais apenas em espaços privados. A revolução da informação implantou zonas de publicidade nos espaços interiores outrora privados do eu e do lar (SHELLER; URRY, 2003, p. 13).

Para Sheller e Urry (2003), as mobilidades fazem com que as tradicionais diferenciações entre o que sejam domínios público e privado se embacem na movimentada rede de relações e comunicações digitais, na medida em que ambos se conjugam, por coexistirem de forma sucessiva no tempo, de maneira que, “no espaço virtual, não se pode mais falar em fora e dentro”, já que “a ideia de privado e público nesses espaços não tem mais sentido algum” (FLUSSER, 2014, p. 99) e “todas as informações são entregues no espaço privado, seja por enfeixamento ou por conectividade em rede” (FLUSSER, 2014, p. 90). Nesse cenário,

não existe mais o espaço privado. [...] Minha casa não tem mais muros nem telhado. As paredes estão perfuradas por cabeamento visível e invisível, como um queijo suíço. O telhado está perfurado por antenas. O vento da comunicação passa zunindo pela minha casa. (...). (FLUSSER, 2014, p. 91)

As mobilidades de Sheller e Urry embaçam as tradições que diferenciam espaço público e privado e todas as separações que antes eram tidas como certas e determinadas se desfazem no ritmo das conexões em rede e nos deslocamentos de cápsulas privadas em vias públicas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no novo paradigma epistemológico das mobilidades, a maneira de compreender o espaço público e privado é substancialmente alterada e deslocada de seu lugar sacralizado o qual, como colocou Foucault, é comandado por determinadas oposições intocáveis. Os teóricos contemporâneos tendem a ter como pressuposto a existência da tradicional dicotomia entre as esferas pública e privada. Isso tende a levá-los à necessidade de resgatar certas delimitações a fim de que a participação democrática seja recuperada. Partem da premissa de que a democracia se esvai na mesma medida em que a esfera pública e privada se confundem na contemporaneidade.

Entretanto, Mimi Sheller e John Urry apontam uma perspectiva que confronta os pressupostos tradicionais na maneira de se compreender a relação entre esfera pública e privada. Manter a compreensão dos espaços como dicotômicos não torna possível necessariamente o retorno de uma democracia ou participação política que teria sido perdida ou desviada. Pode-se dizer que o mundo contemporâneo segue um trajeto que não permite muitos retornos aos estados anteriores, ainda que pudessem ser melhores.

Com isso, é possível dizer que o novo paradigma das mobilidades permite que esse trajeto, ao invés de cegar ou imobilizar em meio à ausência de tradicionais barreiras, possa ser visto tal como ele é, marcado não mais por distinções bem delimitadas e certas, mas por profundas cisões cuja tendência é a permanente mobilidade, uma sucessão de relações comunicacionais e móveis que desestruturam a ideia que se tinha de espaço público e espaço privado. Embora as mobilidades abranjam também as imobilidades, haja vista seu caráter político, atravessadas por relações de poder, elas se caracterizam pelo complexo e constante movimento de pessoas, objetos e relações que se estabelecem por meio das redes virtuais entre os espaços que até então eram vistos como dicotômicos.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda, 2001.

BÜSCHER, Monica; VELOSO, Letícia. Métodos móveis. **Tempo Social**, v. 30, n. 2, p. 133-151, 2018. Disponível em <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142258>.

CRESSWEELL, Tim. **On the move: Mobility in the modern Western world**. New York; London: Routledge Taylor & Francis Group, 2006.

CRESSWEELL, Tim. Towards a politics of mobility. **Environment and planning D: society and space**. 2010, v. 28, p. 17-31.

FLUSSER, Vilém. **Comunicologia: reflexões sobre o futuro: as conferências de Bochum**. Martins Fontes: São Paulo, 2014.

FOUCAULT, Michel. **Ditos e escritos, vol. III – estética: literatura e pintura, música e cinema**. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009.

FOUCAULT, Michel. **A sociedade punitiva**. Martins Fontes: São Paulo, 2015.

HANNAM, Kevin; SELLER, Mimi; URRY, John. Mobilities, immobilities and moorings. In: **Mobilities**, n. 1. p. 1-22, mar. 2006.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão, 2006. Disponível em: https://gpect.files.wordpress.com/2014/06/henri_lefebvre-a-produc3a7c3a30-do-espac3a7o.pdf.

LEMOES, André. Cultura e mobilidade. **Revista FAMECOS**, Porto Alegre, nº 40, p. 28-35, 2009. Disponível em <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistafamecos/article/view/6314>

SACRAMENTO, Octávio. Sociedade, espaço e fluxos: reflexões sobre processos transnacionais. **Tempo Social**, 29 (2), 287-303, ago. 2017.

SENNET, Richard. **O declínio do homem público**. Trad.: Lygia Araujo Watanabe. 1 ed. Rio de Janeiro: Record, 2014. [recurso digital]

SELLER, Mimi. Mobility. **Sociopedia.isa**. 2011. Disponível em <http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/Mobility.pdf>

SELLER, Mimi. Theorising mobility justice. **Tempo Social**, 30 (2), p. 17-34, 2018.

SELLER, Mimi. The new mobilities paradigm for a live sociology. In: **Current Sociology Review**. 2014, v. 62 (2), p. 789-811.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. In: **Environment and planning A**. 2006, v. 38, p. 207-226.

SHELLER, Mimi; URRY, John. Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life. In: **Theory Culture & Society**. 2003, vol. 20, 3, p. 107-125. Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/249726026> Mobile Transformations of Public' and Private' Life.