

OS ARQUÉTIPOS DA MOBILIDADE NA HISTÓRIA: DESLOCAMENTOS, VEÍCULOS E VELOCIDADE

GONDIM, Mônica F.
MEDEIROS, Valério A.S. de

RESUMO

O artigo explora a mobilidade urbana a partir da investigação diacrônica de *deslocamentos* e *veículos* segundo duas leituras: (a) achados oriundos de vestígios arqueológicos/história urbana e (b) narrativas religiosas/mitológicas. A pesquisa sugere que a prioridade dada à rapidez ou à morosidade distingue os arquétipos da mobilidade que moldam as cidades ao longo da história. A investigação indica que a adoração do homem pela velocidade é um sentimento ancestral, e, portanto, não é um atributo próprio (ou particular) da sociedade industrial.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Velocidade, Deslocamentos.

ABSTRACT

This paper explores the urban mobility based on a diachronic investigation of vehicles and displacement according to two approaches: (a) findings from archeological remains/urban history and (b) religious/mythological narratives. The research suggests the priority given to velocity or morosity distinguishes the mobility archetypes which shape the cities thought out the history. The investigation indicates that the human being adoration is an ancestor feeling and, therefore, not only an industrial society attribute.

Keywords: Urban Mobility, Velocity, Displacements.

INTRODUÇÃO

A leitura recente a respeito da mobilidade urbana – aqui entendida enquanto os deslocamentos de indivíduos, grupos e carga, em suas relações com o tempo e o espaço, utilizando ou não veículos – nas ciências ou na mídia, tende a interpretá-la como um tema contemporâneo, produto, entre outros fatores, da crise vinculada à expansão das cidades e do robusto crescimento populacional, especialmente após a Revolução Industrial (VIRILIO, 1996; BAUMAN, 2001; MEDEIROS, 2006).

A despeito da premissa, acredita-se que as inquietações relacionadas à mobilidade são pretéritas, cíclicas e encontráveis em variados registros da história humana. A análise da literatura sobre achados arqueológicos e de narrativas religiosas/mitológicas poderia expor uma vertente diacrônica sobre o tema, oferecendo um olhar atento quanto aos deslocamentos e aos veículos, a considerar aspectos práticos e simbólicos vinculados às noções de manejar o tempo pelo meio da velocidade.

A cidade pode ser interpretada então como um espaço de movimento e de repouso. As ruas com os meios de transporte personificam a fluidez, e os quarteirões com os edifícios incorporam a noção de permanência. As vias, entretanto, apresentam outra dualidade: a vagarosidade dos pedestres e a velocidade dos veículos, com as calçadas estabelecendo a transição entre o movimento rápido das pistas e a fixidez dos edifícios.

O artigo tem como objeto de reflexão a leitura dos deslocamentos e dos veículos, enquanto expressões da mobilidade urbana. Para tanto, buscam-se os elementos remanescentes/inteligíveis da forma construída que ofereçam subsídios para a discussão do movimento, o que expressa a natureza morfológica da investigação.

O estudo estrutura-se em duas leituras do tema. Na primeira, o binômio deslocamentos e veículos é explorado na perspectiva arqueológica e da história do urbanismo, confrontando achados/descobertas arqueológicas urbanas. Na segunda, são analisadas as narrativas religiosas/mitológicas que conformam a base para o denominado “pensamento ocidental”, conforme o fluxo histórico europeu. Por fim, discutem-se os arquétipos encontrados, que avançam para uma interpretação simbólica da velocidade.

PRIMEIRA LEITURA: DESLOCAMENTOS E VEÍCULOS NA HISTÓRIA DO URBANISMO E NA ARQUEOLOGIA

O repouso e o movimento na história do urbanismo

A representação da cidade enquanto espaço de repouso e de movimento é desenvolvida por autores de diferentes campos do conhecimento como Ildelfonso Cerdá (1979), Lewis Mumford (2008) e Milton Santos (2008). Ao longo da história, no entanto, percebe-se que a

interpretação da cidade ora privilegia as áreas fixas dos conjuntos arquitetônicos, ora os movimentos que as integram. O contexto progressivamente enquadra a percepção das relações entre os elementos constituintes das cidades como expressões de uma representação ora prática, ora simbólica, de modo que a forma construída resultante emerge como substrato passível de leitura.

Assim, em meados do século XIX, o Barão Haussman cortou o tecido de Paris para costurar uma rede de largas avenidas e promover a travessia da cidade em percursos mais diretos, curtos e rápidos. A forma urbana de Paris, redesenhada a partir da intervenção, tornar-se-ia *mais acessível*, o que se coadunava às expectativas sociais da época. Posteriormente, Camillo Sitte (1992) criticou as redes viárias que favoreciam a circulação em detrimento da apreciação da paisagem arquitetônica, argumentando em prol das qualidades morfológicas dos espaços anteriores à Revolução Industrial. Ao valorizar em especial a cidade do medievo, Sitte entendia que a forma urbana, mais fechada e menos aberta, favoreceria uma escala mais aproximada àquela do homem, o que remetia a processos de apreciação e não apenas à travessia, que a cidade aberta assumia como premissa básica. Quatro décadas depois, Le Corbusier (HALL, 2002) propôs a demolição do centro de Paris para promover a circulação franca por acreditar que a velocidade representava o progresso da sociedade industrial e moderna.

De fato, a alternância entre aceleração e desaceleração parece acontecer em ciclos, reforçando as recorrências usuais no discurso da História. A imagem de Atenas, como a cidade do encontro na ágora, de forma profusa e irregular, é seguida pela representação de Roma articulada por suas estradas imperiais rumo às províncias e cidades traçadas em tabuleiro de xadrez numa lógica militar de efetivação de posse e fácil movimentação das legiões. O labirinto de vias estreitas da Idade Média, que impede a fluidez dos movimentos, é confrontado com o ideal das vias retas conformando perspectivas de um ponto de fuga no Renascimento (o foco é artístico/plástico), antecipando o apogeu da rua no Barroco, elemento mor de valorização de palácios, igrejas e monumentos: vetor do poder simbólico (ainda que aqui a abertura da cidade esteja diretamente associada a uma progressiva ampliação do fluxo de bens e mercadorias na Europa, produto dos mercados coloniais estabelecidos no período). Em oposição à velocidade dos tempos modernos, que revisa a noção de distância, a cidade promissora do século XXI parece ser aquela que investe no pedestre e na bicicleta (cf. GEHL, 2009; HERCE, 2009; CARMONA et al, 2010; GEHL, 2011; VASCONCELOS, 2012).

A dualidade repouso e movimento é recorrente na cidade, talvez mais perceptível naquelas planejadas onde tende a ser intenso o contraste entre as vias veiculares e de pedestres, o que aponta para possíveis separações de fluxo a partir de formas urbanas distintas. A antinomia pode ser notada em assentamentos humanos de diferentes épocas e culturas, inclusive naqueles oriundos do florescimento urbano durante a Revolução Neolítica. Exemplos repousam nas ruínas de Mohenjo-Daro, no Paquistão (III milênio a.C.; Figura 01) que revelam vias principais largas e de traçado mais regular, enquanto os acessos às moradias ocorrem por becos estreitos que requeriam conhecimento prévio e dificultavam a fluidez/rapidez. Mesmo num traçado labiríntico, como o da área residencial de Ur (Figura 02), do período babilônico, é possível identificar uma hierarquia viária a condicionar

diferentes tempos de deslocamento, assim como na cidade minoana de Gournia, em Creta (Figura 03) e na cidade de Pompéia (Figura 04). O repertório expressa, ainda que preliminarmente, possíveis significados depreendíveis a partir de variadas formas construídas.

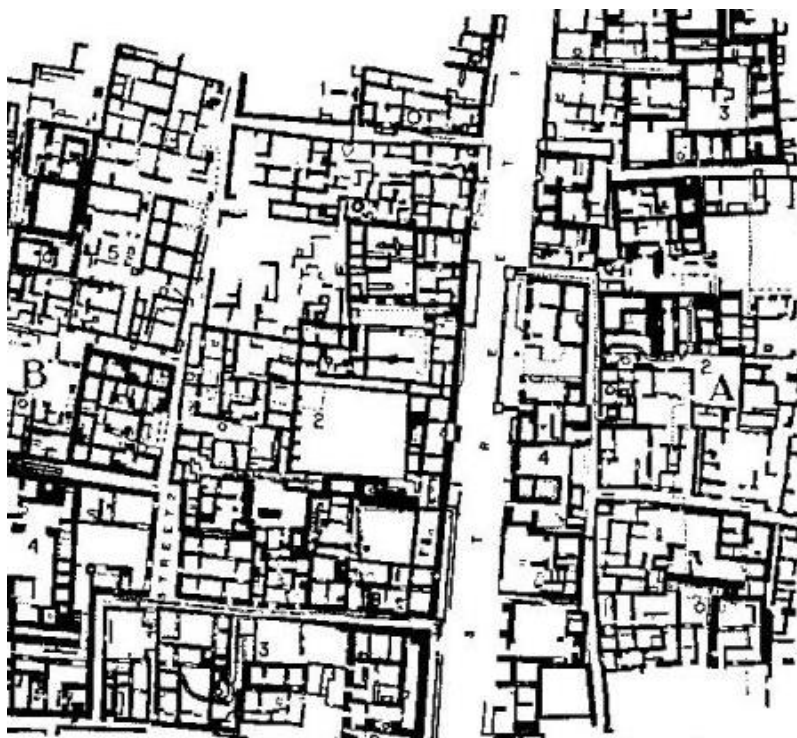


Fig. 1. Mohenjo-Daro, 2.200 a.C. Fonte: Smith (2007).

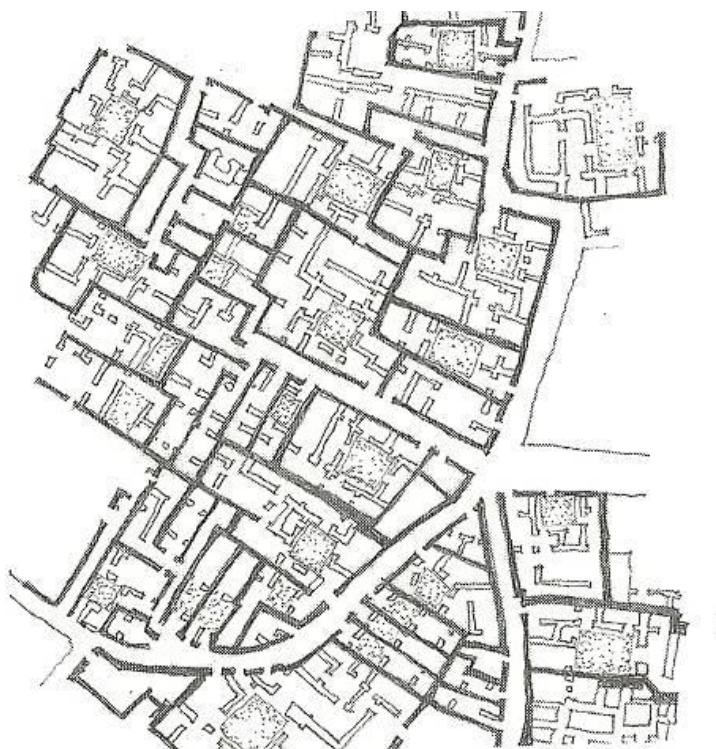


Fig. 2. Ur, 2.400-2.300 a.C. Fonte: Ching et al. (2007).



Fig. 3. Gournia, 1.500 a.C. Fonte: Guimarães (2004).



Fig. 4. Pompéia, II-I a.C. Fonte: Ching et al. (2007).

O veículo como expressão de conquista

Para Ildefonso Cerdá (1979), o surgimento do motor, no século XIX, trouxe uma robusta transformação para as cidades, que passaram a exigir mais liberdade de movimento associada ao crescimento significativo. Aproximadamente 150 anos depois, Bauman (2001) reafirma que o início da modernidade é assinalado pelo advento das máquinas, das locomotivas, dos barcos a vapor e dos processos fabris de produção. Para o autor, este é o

momento em que a construção de veículos velozes supera a força humana e animal, e transforma a percepção do espaço e do tempo, bem como a relação entre os homens. Prossegue inferindo que até o advento do motor a vapor e a combustão, a diferença entre a velocidade de deslocamento de um rei e de um servo não era suficiente para promover uma grande dessemelhança entre eles. E acrescenta que a aceleração representa vantagens estratégicas para a vitória numa batalha e para a conquista de territórios. Por todos estes motivos, o carro exerceria um fascínio por conferir poder.

E não apenas. O veículo parece ser um elemento basilar que condiciona a forma urbana construída. Quando os caminhos essencialmente dependiam do movimento dos pés, em muitas cidades do período da Revolução Neolítica, não existiam ruas: Catalhöyük e Asikli, na Turquia, são exemplos. Seria a domesticação de bois e burros e seu uso como veículos de carga o que geraria a primeira necessidade de um espaço livre para circulação? O cavalo não teria consolidado o traçado da via reta no tecido urbano? Isto não seria um eco da cena cotidiana cujas vias expressas articulam fragmentos urbanos segundo as necessidades dos veículos motores? Teriam os grandes impérios acontecido sem os veículos e o poder dos cavalos?

De fato, a utilização dos veículos como instrumento de conquista e expressão de poder é milenar, principalmente a partir da introdução do cavalo no cenário da história ocidental, no II milênio a.C. A relação entre veículos e cavalos assume posição destacada por potencializar a velocidade, a força de ataque durante os conflitos e a expansão dos territórios. Por conferir este poder, os hicsos em carros a cavalos dominaram os egípcios no século XVIII a.C, os cassitas conquistaram o Iº Império Babilônico, e os hititas, com seus “temíveis” veículos de guerra, converteram-se numa das grandes potências dos séculos XIV e XIII a.C. (CERAM, 1973). Força e glória estão representadas por cavalos e carros nos inúmeros painéis murais dos reis assírios e babilônios, e pelas estátuas equestres dos monarcas e generais romanos (Figuras 05 e 06).



Fig. 5. Painel de pedra do palácio de Assurbanipal. Fonte: Museu Britânico, <www.britishmuseum.org>.



Fig. 6. Carro assírio (Museu do Louvre). Fonte: <www.scholarsresource.com>.

O veículo como expressão de poder

As descobertas arqueológicas mostram que o poder do carro – inclusive na transformação da cidade – não surge com o motor: é inerente ao veículo, conforme indicam os acervos dos mais antigos assentamentos humanos. De acordo com Stuart Piggott (1992), mesmo antes da roda, o trenó puxado por boi se distinguia como um objeto de prestígio, tanto na Mesopotâmia, como nos sítios ao longo do Danúbio e do Volga. O prestígio aqui expressa também a posição que assume na organização do espaço da cidade, revelando a protuberância em seus locais de guarda ou circulação.

A arqueologia ainda não sabe onde os veículos com rodas apareceram primeiro. A miniatura na província de Mardin (Turquia), descoberta no final de 2011, tem a possibilidade de ter a representação de roda mais antiga do mundo, com data presumível de 5.500 a.C. David Anthony (2007), entretanto, defende que dificilmente os veículos com rodas terão surgido antes do IV milênio a.C. devido ao desenvolvimento técnico de que necessitavam. Em defesa deste argumento, aponta que os vestígios bem datados são de 3.500 – 3.000 a.C.: (1) os pictogramas impressos em tabletes de barro encontrados no templo de Eanna em Uruk, na Mesopotâmia; (2) os desenhos no pote de cerâmica do povoado de Bronocice, na Polônia (Figura 07); (3) um modelo em barro da cultura Baden, de Budakalász, na Hungria; e (4) vários carros funerários dos sítios arqueológicos da Rússia e da Ucrânia. Segundo o arqueólogo, vestígios de veículos de carga e funerários do mesmo período estão espalhados da Alemanha às estepes da Rússia, havendo exemplares de rodas e peças na Suíça, Holanda e Dinamarca, isto porque o uso do transporte com rodas teria se disseminado rapidamente a partir do final do IV milênio a.C. em diferentes regiões do mundo, não se restringindo apenas às grandes cidades.



Fig. 7. Pote de Broncice, Polônia, com desenhos de veículos, datado de 3.635-3.370 a.C.

Fonte: Museu arqueológico de Kraków – Polônia,
<http://www.ma.krakow.pl/wystawy/wozy_z_broncic>.

A arqueologia comprova que o enterro dos indivíduos com seus carros e animais de tração foi costume na Europa, na Mesopotâmia e na China (Figuras 08 e 09). Segundo Piggott (1992), “[...] um veículo enterrado junto ao morto apenas pode ser interpretado como um sinal de status e prestígio, compartilhado tanto pelo veículo quando por seu falecido proprietário [...]”.

Mas são os carros confeccionados como brinquedos ou objetos rituais (Figuras 10 a 13) que testemunham o fascínio que exerciam no imaginário desde as primeiras aldeias proto-urbanas e que perdurou durante os milênios seguintes em diferentes regiões do mundo. Existem exemplares do IV e III milênios a.C. encontrados na Hungria, na Rússia, Bulgária e Síria e em cidades como Ur, Uruk, Harappa e Mohenjo-Daro.

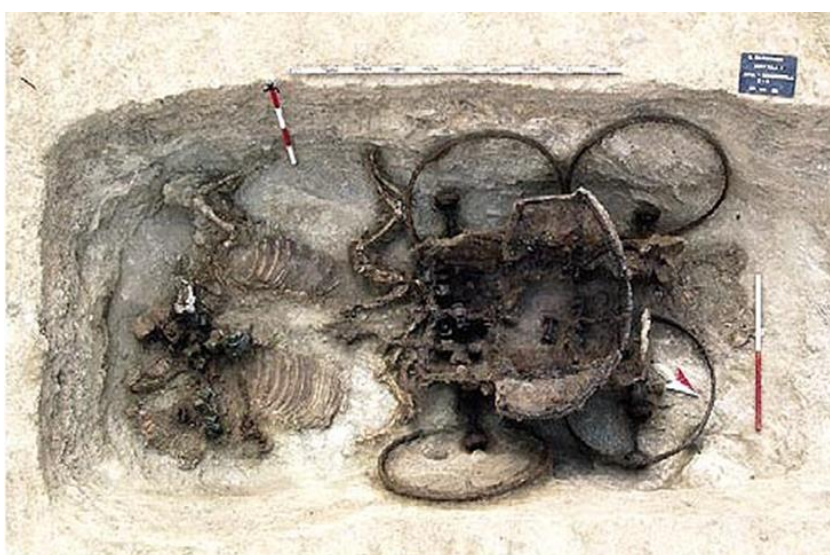


Fig. 8. Carruagem enterrada na tumba de um aristocrata – Bulgária (200 d.C.). Fonte:
<<http://www.dailyglobal.com/2008/11/bulgarian-archaeologists-uneath-ancient-chariot>>.



Fig. 9. Carruagens e cavalos encontrados numa tumba de 1.000 a.C., na cidade de Luoyang (China). Fonte: <<http://www.metro.co.uk/news/874221-remains-of-horses-and-chariots-found-in-3-000-year-old-tomb-in-china>>.



Fig. 10. Brinquedo mais antigo já identificado (5.500 a.C.). Fonte: Museu arqueológico de Mardin (Turquia), <<http://www.sondevir.com/index.php?aType=haber&ArticleID=43698>>.



Fig. 11. Modelo de veículo sírio (3.000-2.000 a.C.). Fonte: Museu Ashmolean, <<http://ashmoleanmuseum.org/> 2012>.



Fig. 12. Modelo de veículo sumério (3.000 a.C.). Fonte: Museu Ashmolean, <<http://ashmoleanmuseum.org/> 2012>.



Fig. 13. Modelo de veículo de Harapa (3.000-2.500 a.C.). Fonte: Museu Britânico, <www.britishmuseum.org>.

SEGUNDA LEITURA: DESLOCAMENTOS E VEÍCULOS NA RELIGIÃO/MITOLOGIA

A caminhada e a velocidade também são revestidas de significados nos livros bíblicos e na mitologia grega, que constituem as principais narrativas religiosas para a formação do chamado pensamento ocidental. Em especial, o *Gênesis* e o *Êxodo* no Antigo Testamento (BÍBLIA, 1993), dos israelitas; e a *Ilíada* e a *Odisséia*, de Homero (2009a; 2009b). Estas obras ganham destaque por contarem histórias de viagens transcorridas durante o II milênio a.C. com a possibilidade de terem ocorrido em tempos simultâneos, a exemplo do êxodo liderado por Moisés, cujo intervalo calculado para sua ocorrência é de 1.290 a 1.200 a.C. (KELLER, 1974; ARMSTRONG, 2011), e da investida dos aqueus sobre Troia que é estimada para ter acontecido entre 1.350 e 1.200 a.C. (GIORDANI, 1972). O paralelo entre as duas culturas religiosas apresenta alguns antagonismos. O relato do povo israelita é de uma cultura com raízes nômades, e o grego, urbana. O primeiro tem um deus que se opõe às cidades, enquanto o outro não tem cidades sem deuses. O deus israelita anda a pé e os deuses gregos preferem a locomoção com veículos.

A Bíblia descreve deslocamentos individuais e coletivos, assim como deslocamentos conduzidos por Deus ou pela vontade humana. O *Gênesis* começa com Deus como condutor colocando Adão no Paraíso, um jardim planejado com um centro, cuja legibilidade é dada por duas árvores proibidas como elementos de referência. Depois, devido a uma desobediência de conduta, Deus expulsa Adão e Eva para a terra de punição. Deste modo, o Antigo Testamento associa o deslocamento bom e agradável com a ordem do espaço e dos movimentos, do Jardim do Éden, e a punição com a terra selvagem, não planejada. De alguma maneira a herança se mantém no pensamento contemporâneo ao associar planejado a bom, e não planejado a mau. No contexto urbano, isso produz um paradoxo

que é aquele de valorizar sítios globalmente concebidos, em oposição às cidades irregulares, classificadas como “aleatórias”, “orgânicas”, “surgidas ao acaso” (MEDEIROS, 2006).

A condução divina, na escolha do momento de partida e do destino de Adão, também acontece com Noé, com as peregrinações dos patriarcas e com o êxodo do Egito. Na narrativa, o povo eleito parece não ter desejos. Sem desejos ou necessidades não há movimento. Assim diz Platão (s.d.) no *Timeu*. O fato é que também a engenharia de transporte identifica as viagens urbanas como linhas de desejo.

Na narrativa bíblica, a representação do primeiro deslocamento por vontade humana é de Eva e Adão e acontece no paraíso em direção à árvore proibida. A segunda é de Caim que, após matar Abel, é condenado por Deus a ser um errante. Contudo, Caim segue em direção a Node e funda uma cidade, fixando o seu destino. Com tal começo, tem-se a mensagem de que o homem no controle de seus caminhos segue em direção à tentação, ao crime, à fuga, até chegar à cidade. E crendo que a vontade divina é infalível, Caim, o primeiro urbanista e homem urbano, deveria se tornar para sempre um errante. A primeira vista isto poderia parecer contraditório, sendo o homem da cidade, por definição, sedentário. Mas, descartando a interpretação de errante como nômade, tem-se o significado de perdido, sem destino ou em eterno movimento que seriam então os primeiros atributos bíblicos ao habitante urbano.

A arca de Noé é o veículo bíblico inaugural e de concepção divina. É este barco que inicia, sobre as águas, as grandes viagens coletivas que ocorrem no Pentateuco. A primeira delas, terrena, é a do patriarca Abraão que parte de Ur, uma das mais proeminentes cidades do seu tempo, para o deserto; assim como Adão sai do Jardim do Éden, um espaço planejado por Deus, para uma terra selvagem.

Abraão é seguido por servos e pela família. Tem jumentos e rebanho. O andar coletivo, que também acontece com os patriarcas Isaac e Jacó, é lento, com um trajeto máximo de 30km por dia (HEATON, 1965). A peregrinação de Moisés, entretanto, destaca-se por constituir o mais extenso veículo de Deus, em seu maior tempo de viagem, em direção à Terra Prometida. Interpretando este evento, segundo o raciocínio de Kevin Lynch (2010), o caminho devia ser perturbador pois no deserto, sem diferenciação direcional, sem sentido de progressão e sem informações de aproximação, a caminhada se dava praticamente às escuras. De acordo com o livro do Êxodo, eram cerca de 600 mil seguidores, sem contar mulheres e crianças. Andando amontoados, ocupando cada indivíduo cerca de 1m², por um caminho com uma largura aproximada de 3 metros, desprezados carroças e animais, formariam uma fila de mais de 200 quilômetros.

Após as peregrinações dos patriarcas e o êxodo, outras duas significativas representações de viagens coletivas são descritas no Antigo Testamento. A primeira acontece com a queda da capital de Samaria, em 722 a.C., quando os israelitas vão como cativos a pé em direção à Assíria. A segunda corresponde à queda de Jerusalém, em 586 a.C., quando caminham como prisioneiros em direção à Babilônia.

As viagens coletivas dos israelitas são lentas, sem que tenham o controle do tempo, do caminho e do local de destino. Ocorrem quase à deriva, no deserto e sobre as águas do dilúvio, sem elementos referenciais no espaço.

Quanto aos veículos, jumentos e camelos são apresentados como fazendo parte das caravanas e servindo ao deslocamento de cargas e pessoas. O carro incorpora, desde a sua primeira aparição, os significados de poder, ostentação e glória, como no cortejo do faraó com José no Egito e no funeral de Jacó (Gen 41:43,50:9). Veículos puxados a cavalos são, em seguida, apresentados na perseguição dos egípcios aos israelitas. A partir deste momento, os carros aparecem na Bíblia, predominantemente, como instrumentos de opressão. Em alguns trechos são apresentados como a força oponente a de Deus, como no Salmo 20:7: “uns confiam em carros e outros em cavalos, mas nós faremos menção do nome do Senhor nosso Deus”.

Todavia, a partir da conquista de Jerusalém, o carro passa a representar proteção e força da cidade. Salomão personifica este momento estabelecendo um comércio de bigas e cavalos com o Egito, a Síria e os reis hititas: de acordo com os relatos bíblicos, possuía 40.000 cavalos em estrebarias e 1.400 carros de combate distribuídos pelo seu reino (3Reis 9:20, 1Reis 4:26). Entretanto, o carro retorna a receber na Bíblia outra representação negativa no canto da destruição de Nínive, feito por Naum (Nah2:4), que descreve os impactos causados pelos veículos a semelhança do tempo presente: “os carros correrão furiosamente nas ruas, colidirão um contra o outro nos largos caminhos; o seu aspecto será como o de tochas, correrão como relâmpagos”.

Na mitologia grega, tem-se outro cenário da mobilidade. A rapidez é um dos mais destacados indicadores da perícia dos homens, sendo o primeiro atributo conferido na *Ilíada* (HOMERO, 2009a) ao herói Aquiles, reconhecido como o guerreiro de rápidos pés. A rapidez é também qualidade dos objetos e animais e por isso é dito que “as naves são céleres” e os “cães velocíssimos”. Os carros, nos mitos gregos, representam perfeição e poder. A maior parte dos deuses possui carros puxados por cavalos, delfins, baleias ou cisnes. Considerados objetos valiosos, os veículos e os cavalos estão entre os presentes preferidos por deuses e reis e, por este motivo, é contado na *Ilíada* que, em seu pedido de desculpas ao guerreiro Aquiles, o rei Agamenon ofereceu doze dos melhores cavalos de corrida (HOMERO, 2009a).

Tal como contemporaneamente, na mitologia, o carro é representado como um modo de transporte agradável e a impossibilidade de usá-lo é tida como um castigo inclusive para os deuses. Por este motivo, conta Homero (2009a) na *Ilíada* que Zeus, para repreender as deusas Hera e Atena, fez a ameaça de deixá-las sem carro para as viagens entre a Terra e o Olimpo. O apreço pelos veículos também é demonstrado pelo zelo com que são confeccionados. À semelhança do automóvel na atualidade, os carros são concebidos segundo uma preocupação estética que os levam a serem adornados com ouro e prata. Quando não utilizados, os deuses e os homens os guardam cobertos com pano, como na cena da *Ilíada* em que Poseidon, ao chegar ao Olimpo, desatreia os cavalos e coloca seu carro junto ao altar protegido com um tecido de linho (HOMERO, 2009a).

A narrativa grega demonstra que o condutor de um carro é dotado de habilidades. A bravura de um herói está associada a sua excelência na condução de veículos e cavalos. Por este motivo, as corridas são apresentadas como mecanismos para a escolha do melhor homem. É representativo deste argumento a história da participação de Pélope na disputa pela mão de Hipodâmia, filha de Enomau, que é destinada ao casamento apenas para aquele que vencer seu pai numa corrida de cavalos. Talvez a mais precisa representação do fascínio pelo carro e pela velocidade repouse no mito do jovem Faetonte. Seu maior desejo era dirigir o veloz carro do pai, o deus Hélio. Mas, sem ter a habilidade necessária, provoca um acidente e sua própria morte (HOMERO, 2009a).

Em síntese, dois tipos de deslocamentos coletivos se destacam na mitologia grega, os estratégicos (logísticos ou planejados) e os de lazer, ambos diferentes dos bíblicos que acontecem sem euforia ou estratégias humanas. Os deslocamentos estratégicos são realizados com veículos, como o Argo, tripulado pelos argonautas, ou como o realizado pelos aqueus com seus carros, barcos e cavalos num cerco totalmente planejado a uma Troia murada e imobilizada. Os deslocamentos de lazer estão associados aos deuses dos campos, como Pã e Dioniso, com suas comitivas que se distinguem por música, diversão, dança e prazer.

A VELOCIDADE E SUA EXPRESSÃO SIMBÓLICA: A CONSTRUÇÃO DE ARQUÉTIPOS

As duas leituras expressas nos itens anteriores (arqueologia/história urbana e narrativas religiosas/mitologia) parecem revelar a existência de dois arquétipos para os deslocamentos e os veículos, um que privilegia a velocidade, e o outro, a morosidade. Sob a perspectiva da morfologia urbana, ambos poderiam ser lidos a partir da construção física que expressa os significados práticos e simbólicos inerentes a cada um deles.

A existência dos arquétipos é defendida por Paul Virilio, Massimo Cacciari e Stuart Piggott. Virilio (1996) acredita que na história do ocidente podem-se distinguir dois tipos de sociedade, com e sem esperança, segundo o maior ou menor valor dado à velocidade. Massimo Cacciari (2009) também distingue as cidades segundo a ênfase dada à mobilidade ou à permanência. Para o autor, a mobilidade se associa à idéia de cidade em expansão e, assim, Roma seria uma “cidade móvel” em contraste com Atenas, “estática”.

Stuart Piggott (1992) reconhece a diferença entre sociedades inovadoras e conservadoras, ou entre as que são acostumadas a mudanças e as que preferem a rotina. Já Platão (s.d.), no prólogo do *Timeu*, apesar de não apontar diretamente a mobilidade como indicador de dois modelos de cidades, ela pode ser subtraída da descrição de Atenas e de Atlântida, apresentadas como exemplos contrapostos segundo a virtude. Atlântida contempla a vontade de poder e domínio sobre outros povos expressa pelo investimento em sua mobilidade pelo mar. Sua descrição, feita em *Crítias* (PLATÃO, s.d.), aponta para o privilégio da mobilidade na infraestrutura da cidade que tem como equipamento central um

hipódromo e como estátua principal um “carro, atrelado com seis cavalos alados” do deus Poseidon, seu fundador.

A expressão do poder por meio da velocidade, feita a partir da leitura do *Timeu* e do *Critias*, encontra ressonância no pensamento de Paul Virilio (1996) e de Bauman (2001). Para o primeiro, a finalidade da velocidade é a supremacia. Para o segundo, o poder e a iniquidade no uso do espaço são predicados da velocidade. De fato, isto já era transmitido pelas mitologias antigas. Na Bíblia, os dois arquétipos da mobilidade estão representados por Jerusalém e Babilônia, ou, Jerusalém e Nínive, com a imagem da caminhada dos israelitas em cativo em contraposição a dos assírios e babilônios em carros de guerra. Na *Ilíada*, tem-se Troia imobilizada, cercada pela cidade móvel dos aqueus.

Da leitura do passado, carros e pedestres parecem simbolizar a guerra e a paz. Homero transmite esse contraste da existência humana ao descrever os desenhos do escudo de Aquiles e ao compor as suas duas obras. De fato, a *Ilíada* é uma história de uma década de guerra, protagonizada por veículos; enquanto a *Odisséia* (HOMERO, 2009b) conta a viagem de Odisseu após o conflito, com a mesma duração de 10 anos, sem que o idealizador do cavalo de Troia monte um único carro ou corcel durante toda a sua jornada. Assim, a obra de Homero reforça o contraste entre dois cenários já apresentados no Estandarte de Ur, do III milênio a.C., um de guerra, com carros e cavalos; e outro de paz, com as pessoas em suas atividades e andando a pé (Figura 14).

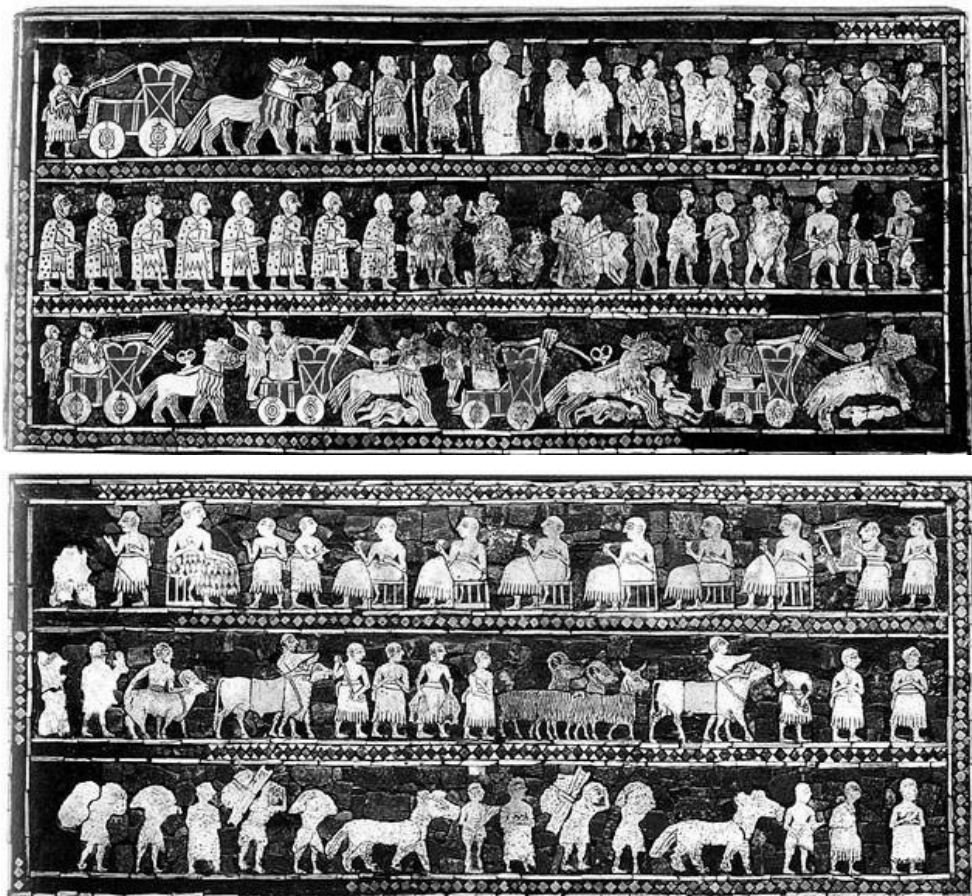


Fig. 14. Estandarte de Ur (2.600-2.400 a.C.). 1ª cenário: cortejo militar; 2º cenário: deslocamentos cotidianos. Fonte: Museu Britânico, <www.britishmuseum.org>.

DISCUSSÃO E CONCLUSÕES

As leituras desenvolvidas na pesquisa demonstram que o veículo, ao facilitar o transporte, a expansão do território e potencializar a força e a velocidade durante os conflitos, conferiu poder aos homens e às cidades desde os primórdios da história. É possível depreender que a associação entre o deslocamento e o veículo, materializáveis na velocidade e na aceleração, deve, em qualquer época, ter fascinado ou aterrorizado pelos domínios que proporcionava, não sendo assim um fenômeno exclusivo do mundo moderno.

Quanto à história da forma urbana, a dualidade rapidez e lentidão está sempre presente, expressa no contraste entre suas vias, largas ou estreitas, retas ou tortas, que configuram a cidade de acordo com sua preferência por um dos dois movimentos.

Na arqueologia, a presença do carro de brinquedo em diferentes culturas do mundo ocidental, por mais de 5.500 anos, comprova que é um objeto de desejo e de prazer, assim como a representação dos carros em painéis murais e estatuetas indica que eram objetos símbolos de poder e de prestígio.

Quanto à Bíblia, pode-se concluir que é uma narrativa da vagarosidade e que apesar de Deus e de seus anjos andarem a pé, seja no Paraíso ou no deserto, dignificando a caminhada, os percursos humanos no Antigo Testamento estão associadas à espera, ao castigo, ao exílio e ao cativo. O deslocamento de lazer é associado a um lugar planejado e segregado, a semelhança do *marketing* dos condomínios fechados e *shopping-centers* da atualidade. As viagens coletivas bíblicas estão associadas aos deslocamentos sem controle do tempo, do caminho, da partida e do destino, reforçando o seu caráter de castigo ou penitência como o sentido pelos usuários de transporte público sem planejamento. O carro na Bíblia é associado à cidade, ambos em oposição a Deus. É o veículo do opressor, do inimigo da vida.

Em contraste com as escrituras dos israelitas, a mitologia grega trata da velocidade como uma meta prolífica e aspirada. Pode-se dizer que a Arca de Noé e o cavalo de Troia, os dois mais importantes veículos mitológicos da cultura ocidental, expressam a essência da mobilidade das duas narrativas religiosas, e cristalizam os arquétipos correspondentes. A Arca de Noé representa o movimento lento, sinuoso, à deriva e sem destino, enquanto o cavalo de Troia se move em linha reta, com rota planejada, direcionada a um ponto.

As representações da mobilidade produzidas pelas narrativas religiosas revelam algumas semelhanças com os discursos descritivos e de projetos sobre a cidade de períodos mais recentes. A admiração pela velocidade dos gregos se encontra no século XX, enquanto a sua condenação ditada pela Bíblia está presente no século XXI.

Quando o foco são as caminhadas individuais e coletivas, pode-se observar que a falta de comodidades nas andanças de pedestres, observada na Bíblia, repete-se no desprezo pelas calçadas no século XX diante do automóvel, enquanto que no século XXI os projetos urbanos procuram recuperar o prazer de andar na vida diária como descrito pelos gregos (cf. GEHL, 2009; HERCE, 2009; CARMONA et al, 2010; GEHL, 2011; VASCONCELOS, 2012). A ordem sobre a marcha da infantaria e cavalaria dos exércitos antigos tenta se reproduzir

sobre a frota dos sistemas de transporte público. Os deslocamentos dos peregrinos bíblicos sem controle do tempo, de algum modo, equiparam-se à sujeição ao tráfego na vida moderna.

A diferença, com relação ao cenário atual é talvez uma questão de escala e de interpretação do espaço e do tempo. No passado, o poder estava na conquista do espaço, hoje está na anulação do tempo. Se a velocidade dos veículos nos tempos atuais permitiu a expansão do espaço e de mercados, também a carroça e a biga permitiram a extensão dos reinos e a formação dos impérios. Mesmo que não tenham a magnitude dos tempos contemporâneos, ainda assim os territórios conquistados com os exércitos de bigas sob o domínio de Alexandre o Grande ou de Júlio César eram muito maiores do que o mercado atual de vários países motorizados. Quanto ao tempo, a duração do êxodo e do cerco de Troia parecia encher o espaço de tempo, enquanto na atualidade os espaços têm vida efêmera. No passado, os israelitas viviam o presente para a posteridade, e os heróis gregos para a imortalidade. Na vida moderna, o tempo de percurso tem sido percebido como um tempo perdido. Na produção é prejuízo. Para o indivíduo, o trajeto lento significa impotência e quase um castigo. Em busca de reduzir o tempo dos deslocamentos, as cidades investem no sistema viário e nos equipamentos de apoio aos transportes. No último século, estas construções desprezavam a natureza e a beleza da paisagem que era sacrificada em favor da velocidade almejada pela cidade moderna. Atualmente, entretanto, sabemos que a velocidade também significa destruição.

Diante desses modelos, alguns urbanistas preferem a inspiração do Jardim do Éden para projetar condomínios fechados destinados a uma classe privilegiada. Todavia, Troia, na mitologia; e Cartago, na história, mostram que a imobilidade das muralhas é frágil. Outros preferem a reestruturação das vias rápidas, dando lugar às calçadas, jardins e ciclovias; reconstruindo a paisagem para um pedestre de Pã e Dioniso. Este parece ser um novo ciclo. O século XX começou impulsionado pela aceleração e com o encanto das cidades pela velocidade prometida por carros e aviões. Cem anos depois, o homem procura restaurar a qualidade de vida proporcionada pela lentidão, promovendo a caminhada e o uso de bicicletas. Apenas não se pode esquecer que tanto quanto um deus mitológico, um rei babilônio, assírio ou romano, o homem contemporâneo permanece com a mesma alma que ainda gosta de se exibir em automóveis movidos a centenas de cavalos.

REFERÊNCIAS

- BÍBLIA SAGRADA:** REVISTA E ATUALIZADA NO BRASIL. 2. ed. São Paulo: Sociedade Bíblica do Brasil, 1993.
- ANTHONY, D.** THE HORSE THE WHEEL AND LANGUAGE: HOW BRONZE-AGE RIDERS FROM THE EURASIAN STEPPES AND SHAPED THE MODERN WORLD. New Jersey: Princeton University Press, 2007.
- ARMSTRONG, K.** JERUSALÉM: UMA CIDADE, TRÊS RELIGIÕES. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- ASHMOLEAN MUSEUM.** Disponível em: <<http://ashmoleanmuseum.org/> 2012>, Acesso em: 10 nov. 2012.

- BAUMAN, Z.** MODERNIDADE LÍQUIDA. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 2001. a) p.130-132, b) p.16. (Título original: Liquid Modernity, published 2000).
- BRITISH MUSEUM.** Disponível em: <<http://britishmuseum.org/>>, Acesso em: 10 nov. 2012.
- CACCIARI, M.** A CIDADE. Barcelona: Ed. Gustavo Gilli, 2009.
- CARMONA, M. et al.** PUBLIC PLACES URBAN SPACES. Amsterdam: Elsevier, 2010.
- CERAM, C.** O SEGREDO DOS HITITAS. Belo Horizonte: ed. Itatiaia, 1973.
- CERDÁ, I.** LA THÉORIE GÉNÉRALE DE L'URBANISATION: PRÉSENTÉE ET ADAPTÉE PAR ANTONIO LOPEZ DE ABERASTURI. Paris: Ed. du Seuil, 1979.
- CHING, F. JARZONBEK, M.; PRAKASH, V.** UNA HISTORIA UNIVERSAL DE LA ARQUITECTURA:UNA ANÁLISIS CRONOLÓGICO COMPARADO ATRAVÉS DE LAS CULTURAS. Vol 1. Barcelona: Gustavo Gilli, 2007.
- GEHL, J.** CITIES FOR PEOPLE. Washington: Island Press, 2009.
- GEHL, J.** LIFE BETWEEN BUILDINGS: USING PUBLIC SPACE. WASHINGTON: ISLAND PRESS, 2011.
- GIORDANI, M.** HISTÓRIA DA GRÉCIA. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 1972.
- GUIMARÃES, P.** CONFIGURAÇÃO URBANA: EVOLUÇÃO, AVALIAÇÃO, PLANEJAMENTO E URBANIZAÇÃO. São Paulo: ProLivros, 2004.
- HALL, P.** CIDADES DO AMANHÃ. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- HEATON, E.** O MUNDO DO ANTIGO TESTAMENTO. Rio de Janeiro: Zahar, 1965.
- HERCE, M.** SOBRE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD: PROPUESTAS PARA RECUPERAR UN DERECHO CIUDADANO. Barcelona, Reverté, 2009.
- HOMERO.** ILÍADA. 2. Ed. São Paulo: Ediouro, 2009a.
- HOMERO.** ODISSÉIA. 2. Ed. São Paulo: Ediouro, 2009b.
- KELLER, W.** E A BÍBLIA TINHA RAZÃO. São Paulo: Melhoramentos, 1974.
- LYNCH, K.** A IMAGEM DA CIDADE. São Paulo: Martins Fontes, 2010.
- MEDEIROS, V.** URBIS BRASILIAE. Brasília: PPG/FAU/UnB, 2006.
- MUMFORD, L.** A CIDADE NA HISTÓRIA: SUAS ORIGENS, TRANSFORMAÇÕES E PERSPECTIVAS. 4. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- PIGGOTT, S.** WAGON, CHARRIOT AND CARRIAGE: SYMBOL AND STATUS IN THE HISTORY OF TRANSPORT. Nova York: Tames & Hudson, 1992.
- PLATÃO.** TIMEU E CRÍTIAS OU A ATLÂNTIDA. São Paulo: Ed. Hemus, [s.d.].
- SANTOS, M.** A NATUREZA DO ESPAÇO: TÉCNICA E TEMPO, RAZÃO E EMOÇÃO. 4. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- SITTE, C.** A CONSTRUÇÃO DAS CIDADES SEGUNDO SEUS PRINCÍPIOS ARTÍSTICOS. São Paulo: Ática, 1992.
- SMITH, M.** FORM AND MEANING IN THE EARLIEST CITIES: A NEW APPROACH TO ANCIENT URBAN PLANNING. The Journal of Planning History, Vol. 6, No. 1 [online] Available: <http://jph.sagepub.com/content/6/1/3>, 2007.

VASCONCELOS, E. MOBILIDADE URBANA E CIDADANIA. Rio de Janeiro: SENAC, 2012.

VIRILIO, P. VELOCIDADE E POLÍTICA. 2. Ed. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.