

Novas cartografias digitais de São Paulo

Como qualquer estudante de geografia sabe que não é fácil fazer um mapa capaz de trazer a informação sobre a mão de tráfego de todas as ruas de uma cidade como São Paulo. Para isso, o sistema de atualização virtual de um GPS segue uma articulação entre mapa vetorial que é uma compilação de dados e pesquisa de campo para garantir essas informações geradas pela pesquisa de dados.

A primeira etapa de compilação trata-se de uma sistematização de diversas fontes de informação geográfica da cidade, como plantas, mapas hidrográficos, informações sobre vias urbanas e logradouros que são informações oriundas da prefeitura, além de imagens de satélite em alta resolução, que se tornaram mais simples de adquirir com as novas ferramentas do google maps, earth, etc. Num segundo momento após a coleta de informações prévias pelos bancos de dados das prefeituras e comprovados com a visita dos pesquisadores que vão em loco confirmar numeração de vias, sentido de direção das ruas etc. Enfim, montar um roteiro de informações para garantir legitimidade desses dados para que o software de navegação possa gerar as coordenadas dinâmicas capazes de criarem um mapa roteirizado até o ponto de destino previamente definido pelo usuário do serviço.

Essa dinâmica da leitura cartográfica da cidade de São Paulo demonstra um processo contemporâneo de diálogo entre a construção de mapas mentais do espaço geográfico urbano e memórias artificiais dos padrões de GPS (Global Positioning System), que já faz parte de uma necessidade básica de organização de informação capaz de contribuir para sistematizar o caótico trânsito de São Paulo.

A dimensão metropolitana da cidade de São Paulo traz uma percepção de escala do espaço discrepante, pois seus cidadãos não conseguem assimilá-la no seu dia-a-dia, configurando um sentimento ou uma ausência de completude sobre o deslocar numa cidade tão labiríntica, com dimensões de uma metrópoles.

Diante desse quadro existe a sensação de insegurança e certo desconforto do cidadão paulistano de se deslocar na cidade, pois nunca seus cidadãos conseguem ter uma visão sistêmica da cidade. Para conviver com essa insegurança de deslocamento cria-se uma cumplicidade entre poder público e seus cidadãos, pois os órgãos responsáveis pelo trânsito detêm uma estrutura sistemática para garantir sua fluidez. Entretanto, as variáveis capazes de desorganizar essa estratégia de equilíbrio são complexas, desde fenômenos naturais, com chuva durante o período de deslocamento para trabalho da população até excesso de calor e poluição, como também, acidentes nas vias estruturantes ou avenidas centrais de entroncamentos entre regiões. Da mesma forma quando ocorre manifestações sociais e políticas que buscam visibilidade públicas a partir da ocupação destas avenidas centrais e estruturantes. Enfim, a constante do trânsito com congestionamento faz parte do imaginário da cidade de São Paulo.

O desejo de possuir um certo domínio sobre as coordenadas espaciais de uma cidade como São Paulo é necessário para garantir o deslocamento mínimo de seus cidadãos, que moram num extremo da cidade, zona sul ou leste e trabalham na zona norte ou oeste, em que na maioria das vezes precisam se deslocar para outra zona urbana, que faz com que o cidadão tenha que usar várias matrizes de transporte. Desde ônibus, trêm, metrô, bicicleta, moto e taxi. Nesse momento de deslocamento pela cidade é estratégico o domínio mental e hierárquico do deslocamento no espaço

urbano para garantir um mínimo de sobrevivência numa metrópole desta dimensão de São Paulo.

Nesse universo tão diverso e múltiplo de percepção sobre o espaço da cidade de São Paulo as variáveis para deslocar na superfície urbana faz com que criem camadas de percepção e entroncamentos da malha viária. Quando confrontamos a percepção territorial de pessoas que se deslocam na cidade com carro para atividades de trabalho, lazer e afazeres domésticos existe um foco de olhar sobre a cidade muito centrado nas avenidas e ruas estratégicas para encontrar percursos menores ou no mínimo não tão congestionados. Na mesma situação comparativa para se deslocar na cidade existe pessoas que transitam a partir da malha viária de transporte público automotivo, em particular a rede de 10 mil ônibus de linhas de conexão entre bairros e até entre municípios da grande São Paulo, que também têm um olhar específico de circular pela cidade, pois existe uma percepção de pontos e linhas de trajetos na cidade. Esse indivíduo usuário do sistema público automotivo tem uma marcação de horário dos trajetos, sempre sofre com o congestionamentos quilométricos, e tem uma restrição de liberdade na mudança do roteiro de percurso do trajeto dos ônibus.

Num quadro comparativo de percepção do deslocamento pela cidade existe uma modalização desde indivíduos, no que se refere a percepção de deslocamento pela cidade, pois os usuários de carros precisam de velocidade, dinamismo e mobilidade de transporte. Esses desejos também fazem parte das necessidades dos usuário de transporte público automotivo, porém existe uma menor mobilidade e dinamismo no deslocamento da cidade.

Apesar de pouco dinamismo pelos usuários de ônibus comparados com os usuários de carros num quadro comparativo rápido. Essa situação tem uma reconfiguração quando percebemos a articulação entre transporte ferroviário e automotivo público o quadro começa a ter uma distinção estratégica, desde a questão da quantidade de usuários de transportes públicos, que está na ordem de dois milhões de pessoas por dia, até nas distância quilométricas de deslocamento pela cidade. Além da vantagem de não pegar trânsito congestionado, que numa cidade como São Paulo tornou-se uma regra.

Quando comparamos a percepção entre mapas mentais e leituras cartográficas do cidadão paulistano fica evidente a percepção estratégica de deslocamento na cidade a partir dos referenciais cotidianos de ocupação territorial pela cidade de São Paulo. Ao solicitarmos uma informação sobre determinada rua ou avenida teremos sugestões de deslocamento diferentes para quem realiza esse trajeto específico com ônibus, carros e como pedestres.

Para ampliar essa reflexão sobre a articulação entre espaços mentais e memórias artificiais de percepção do território temos a rede de taxistas em São Paulo, pois esses agentes prestadores de serviços em transporte na cidade de São Paulo com um contingente de milhares de taxistas, que também integram a malha viária de transporte com um caráter de serviço público. Apesar de sua importância estratégica de fazer conexões entre pontos específicos na cidade, desde metrô, aeroportos e rodoviárias. A rede de taxista cada vez mais tem um raio restrito de deslocamento na cidade, pois o cidadão comum articula a malha viária entre dois ou três opções de transportes. Enfim, o uso do táxi faz parte de segmentação cada vez maior da cidade, com percursos menores de deslocamento pela cidade, em que existe uma setorização e segmentação de mobilidade restrita às zonas ou bairros. Fato compreensivo pela complexa articulação de informações necessárias para guiar alguém numa cidade da dimensão como São Paulo.

Quando observamos os novos usos de GPS pelos taxistas da cidade de São Paulo para mapear o deslocar numa cidade de dimensão metropolitana, existe um sentimento prático, funcional e comercial que tenta justificar o uso desses novos objetos de tecnologia cartográfica capaz de facilitar a fluidez do trânsito na cidade.

Para reforçar essa questão vale salientar uma percepção de que esses objetos tecnológicos tem um processo maquínico de controle informacional sobre o espaço. As coordenadas existentes num GPS são réplicas das cartografias existentes nas listas e guias de trânsitos, pois são resultantes de digitalizações desses mapas existentes nas cidades e são formulados processos inteligentes para criar coordenadas de deslocamentos espacial. Essa matriz cartográfica faz parte de uma imaginário racional cartesiano, com escalas, dimensões métricas de coordenadas geográficas.

Apesar de reconhecermos esse nível de tratamento com a informação do espaço urbano, não podemos deixar de dimensionar que a questão do deslocamento espacial na cidade de São Paulo revela um imaginário de ocupação territorial mesclado por diversas culturas, que possuem marcações territoriais ancestrais com seus territórios pré-migração, como os japoneses, coreanos, judeus, italianos, árabes, espanhóis etc.

A percepção territorial desses indivíduos é oposta ao modelo cartesiano de orientação espacial, pois extrapola às medidas cartesianas, com marcações afetivas, históricas e simbólica do espaço. Enfim, existe um dualismo e discrepância entre os modelos representativos da racionalidade cartesiana e histórico-cultural de ocupação desses espaços.

Por isso, quando falamos dos deslocamentos inerentes ao fluxo de pessoas num trânsito como São Paulo, temos que ficar atentos ao processo de desconstrução da paisagem, da memória do espaço, das ocupações territoriais etc. Portanto, essa reflexão é sobre a percepção e o espaço, ou a concepção de espaço que precisamos para dialogar de forma construtiva uma nova percepção de cidade.

A percepção é um processo de assimilação consciente do mundo, através do domínio dos objetos, pessoas, momentos e situações reais. A percepção amplia o (re)conhecer do mundo em nosso entorno de forma sistemática, complexa e ampla de sentido.

Perceber está numa outra esfera da memória, pois é um processo consciente do mundo presente, que precisa ser assimilado na dinâmica dos acontecimentos reais. Portanto, a percepção também tem uma distinção da inteligência e pensamento devido o seu caráter pragmático de resolver problemas corriqueiros, cotidianos e inusitados de situações concretas. Essa preocupação em criar, intervir, compreender e perceber o mundo assume um sentido amplo também para a filosofia, pois como poderemos ver nessa transcrição do trecho escrito por Ricoeur em seu livro História e Verdade, que demonstra o sentido da noção de mundo necessário para a filosofia se reposicionar na sua abordagem do mundo.

"O mundo não é mais a unidade de um objetivo abstrato, de uma forma da razão, mas o horizonte mais concreto de nossa existência. Pode-se tornar isso sensível de maneira muito elementar: é ao nível da percepção que se destaca esse horizonte único de nossa vida de homem. A percepção é a matriz comum de todas as atitudes. É no mundo percebido, no mundo que envolve minha existência carnal, que se erguem os laboratórios e se realizam os cálculos do sábio, as casas, as bibliotecas, os museus, e ás igrejas. Os 'objetos' da ciência estão nas 'coisas' do mundo: os átomos e os elétrons são

estruturas que dão conta deste mundo-vivido-por-mim-carne-e-espírito. O próprio sábio só lhes determina a situação pelos instrumentos que vê, toca, ouve, como vê o Sol erguer-se e deitar-se; como ouve uma explosão, como toca uma flor ou um fruto. Tudo se realiza neste mundo. É também nesse mundo-de-minha-vida que uma estátua é bela, que uma morte é heróica, que uma prece é humilde. É neste mundo-de-minha-vida, e não o mundo da ciência, que é transfigurado em criação aos olhos do salmista: são as árvores que 'batem palmas' e não os elétrons ou os neutrons. A doutrina da criação que os judeus elaboraram partindo de sua fé no Senhor da História, partindo de sua experiência da Aliança, é um prosseguimento do mundo da percepção e não do mundo da ciência; é o mundo onde o Sol se ergue e se põe, onde os animais suspiram pela água das fontes; é esse inundo primordial que se transfigura em Palavra criadora. É nesse sentido que o mundo-de-minha-vida é o húmus de todos os meus atos, o solo de todas as minhas atitudes, a camada primordial, anterior, a toda multiplicidade cultural".

A idéia da percepção como matriz comum de nossas atitudes é fundamental para sustentarmos o princípio de multiterritorialidade, como dimensões de pertencimento do lugar, do afeto de construção de relações com a cidade. A questão do uso de tecnologia cartográficas de orientação pela cidade desvincula uma percepção de se perder para buscar caminhos novos, olhares diferentes e mundos a serem descobertos. A necessidade de uma pragmática de deslocamento também pode existir com o mundo das paisagens urbanas, que são construções do deslocar sobre o mundo da cidade.

Quando observamos os teóricos da sociedade da informação ou do domínio da informação técnica que faz parte do imaginário de controle e disciplinar do espaço oriundos dos princípios iluministas, de que a crença otimista no caráter emancipador e auto-formador do conhecimento, atribui que quanto mais informação levará ao processo de maior acréscimo de conhecimento.

Numa contramão desse imaginário iluminista temos as reflexões Baudrillard, que caminha numa perspectiva de compreender que inflação da informação corresponde a deflação de sentido, pois a explosão de informação torna cada vez mais o mundo improvável, em que as verdades dos valores e normas se multiplicam até ao infinito. O centro desse processo de deflação de sentido está na mudança de natureza da idéia clássica de representação, em que estava alicerçada na trilogia representante, representação e médium, para um modelo de simulação do mundo, em que as experiências reais e mundanas são deslocadas para experiência virtual, em que envolve a implosão da mensagem do médium e o próprio médium, pois essa lógica de simulação cria um afastamento do referente ou do real, que implica num processo de afastamento do sentido antropológico e perceptivo sobre o mundo.

A leitura do espaço não está mais associada ao processo dinâmico de enfrentar o labirinto da cidade a partir de referenciais antropomórficos, em que o deslocar estava numa construção subjetiva do mundo, em que as variáveis do ficar perdido, descobrir novos caminhos, desenvolver estratégias de criar atalhos para fugir do trânsito, foram substituídos por uma certa segurança técnica de leitura do espaço propiciada pela serviço cartográfico do GPS. Enfim, uma troca da percepção territorial feita a partir de referenciais de coordenadas de espaço geográfico próprio de

um olhar tecnológico, que indicam caminhos cartesianos nesse imenso labirinto da cidade.

Nesse momento fica latente a construção da percepção do espaço a partir da articulação teórica do geógrafo Milton Santos sobre a relação de que cada novo sistema de tecnoesfera criamos uma psicoesfera. De fato é necessário pensarmos como articular a leitura da cartografia da cidade de São Paulo a partir do uso do GPS, tanto na forma de pensar do cidadão comum, como em particular dos profissionais que precisam ter a competência geográfica da leitura territorial, da paisagem urbana, do espaço complexo dessa cidade que dia a dia assume novas configurações, novas complexidades, novas obras estruturais de redes de esgoto, cabeamentos de fios telefônicos, redes de distribuição de água, etc. Enfim, como conceber a leitura do espaço da cidade de São Paulo a partir da construção territorial necessária para habilidade de deslocamento dos taxistas?

Portanto, como dimensionar essa mudança de paradigma cartográfico a partir do uso dessas novas ferramentas de informação geográfica, em que o referencial de controle do espaço antropomórfico muda para uma outra matriz de percepção cartesiana, técnica e tecnificante da paisagem urbana.

A construção da percepção do deslocar, perder, descobrir, o elemento surpresa de encontrar novos objetos geográficos capazes de reconfigurar uma percepção dinâmica da cidade fica estagnada num primeiro momento, pois existe uma crença na capacidade técnica de construir um sentimento de segurança, capaz de normatizar um certo conforto ideológico de controle sobre o espaço da cidade, necessário para criar também um conforto psicológico de segurança, de orientação cartográfica da cidade.

Entretanto, a dinâmica entrópica da cidade irá revelar que esse desejo de controle técnico não passa de mais uma estratégia onírica, pois os mapas mentais, subjetivos, antropomórficos, não podem ser substituídos por processos de simulações de leitura do espaço. Enfim, o que podemos começar a dialogar é a construção dessas ferramentas de tecnologias de informação geográfica para ampliar a percepção humana do espaço geográfico, necessária para dialogar a construção de perspectivas de rupturas e continuidades para novos mapas mentais da cidade.

Bibliografia

- BAUDRILLARD, J. Simulacros e Simulação, Lisboa, Relógio D'Água, 1991.
BLOCH, Marc, Apologia da história. Jorge Zahar Editor, Rio de Janeiro, 2001.

DANTAS, M. A lógica do capital-informação. Rio de Janeiro, Controponto, 2002
HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. São Paulo, Annablume, 2006.
LEFEBVRE, H. Espaço e política. Belo Horizonte, UFMG, 2008
RICOEUR, Paul. História e Verdade, Rio de Janeiro: Companhia Editora Forense, 1968.
SANTO, M. A urbanização Brasileira, São Paulo, EDUSP, 2008.
_____ Manual de Geografia urbana, São Paulo, EDUSP, 2008.