



VIDA INSTANTÂNEA: ESPAÇO E TEMPO NA CONTEMPORANEIDADE

Antonio Roberto Chiachiri Filho*

Liliane Aparecida Pellegrini Pereira**

Resumo: O ritmo de vida acelerado e a superação de barreiras espaciais caracterizam a era contemporânea. O outrora vasto mundo foi reduzido a uma aldeia global. Este artigo tem a intenção de compreender e discutir as transformações da representação do mundo pela comunicação instantânea e pela mobilidade por meio da relação de mão dupla entre espaço e tempo – trazido por Zygmunt Bauman (2001) –, e o processo de compressão de David Harvey (2007), destacando, ainda, o papel das revoluções dos transportes e transmissão, segundo Harmut Rosa (2013), nesse processo.

Palavras-chave: Sociedade contemporânea. Comunicação instantânea. Compressão espaço-tempo. Mobilidade. Revolução dos transportes e da transmissão.

INTRODUÇÃO

Uma das características da contemporaneidade é a percepção de aceleração do espaço e do tempo que, segundo Rosa (2013), decorreu de duas revoluções: a do transporte e a da transmissão, sendo esta última referente ao processo de comunicação.

Em relação aos meios de transporte, foram destacadas por Rosa (2013) as etapas de evolução contínua de aceleração da velocidade do movimento ao longo da história humana: viajar a pé, a cavalo, de navio, por ferrovia a vapor, de automóvel e, finalmente, de avião e espaçonave. Apesar disso, ainda persiste a busca por aceleração, de forma que atualmente esses meios continuam buscando aumentar a sua capacidade de velocidade. Até mesmo as

* Doutor em Comunicação e Semiótica pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, PUC/SP (2008). Mestre em Comunicação e Semiótica pela PUC/SP. Graduado em Comunicação Social com habilitação em Publicidade e Propaganda pela PUC/SP. *E-mail:* prof.arcf@uol.com.br

** Mestre em Comunicação Social pela Faculdade Cásper Libero (2015). MBA em Gestão e Empreendedorismo Social na Fundação Instituto de Administração - FIA (2007). Especialista em Marketing pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (2002). Graduada em Psicologia pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (1999). *E-mail:* liliane.pellegrini@gmail.com

bicicletas são mais velozes hoje do que quando foram introduzidas, evidenciando que a sociedade contemporânea continua a buscar, intencionalmente, por meios técnicos e tecnológicos (baseado em máquinas), a aceleração. Conforme será abordado posteriormente, para Harvey (2007), a revolução dos transportes pode ser associada à percepção de encolhimento do mundo. Da época do transporte a cavalo até o presente, a percepção de tamanho de mundo está quatro vezes menor.

Do ponto de vista da revolução da transmissão, Rosa (2013) destaca as seguintes fases: dos corredores de maratona para noticiar a vitória em uma batalha distante, passando por mensageiros a cavalo, sinais de fumaça, pombos-correio até o telégrafo, telefone e finalmente a internet. Heylighen (1998) estima que nos últimos dois séculos a velocidade da transmissão aumentou em 10 bilhões de vezes.

Bauman (2009), por sua vez, apresenta a contemporaneidade como uma vida líquida em que "as condições sob as quais agem seus membros mudam num tempo mais curto do que aquele necessário para a consolidação, em hábitos e rotinas, das formas de agir" (BAUMAN, 2009 p. 7). Ou seja, a sensação de viver em uma atmosfera de liquidez é a essência da sociedade contemporânea. A busca pela instantaneidade, que marcou a humanidade por vários séculos, continua cada vez mais ávida. Procura-se extinguir as barreiras do tempo e do espaço e, ainda, sequer se imagina uma época em que era necessário esperar e desbravar com cuidado o desconhecido.

No entanto, os fenômenos característicos da contemporaneidade, relacionados com a compressão do espaço e do tempo, como a hiper mobilidade e a comunicação instantânea, representam novas encruzilhadas? Ou seja, o desenvolvimento tecnológico proporcionou ao ser humano modificar, em grande parte, a sua relação objetiva com o espaço e o tempo, mas a que preço?

Este artigo tem como proposta refletir sobre o tema, explorando, de forma não exaustiva, as modificações provenientes da intervenção tecnológica entre homem-espaço-tempo.

AS DIMENSÕES ESPAÇO E TEMPO NA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA

De acordo com Bauman (2001), o conceito mensurável de tempo, como história, começou na modernidade. Alguns exemplos renomados da História explicam como o binômio tempo-espaço se separou em duas partes com base em evidências constatadas pela ciência: a mensuração da velocidade e das distâncias dos corpos celestes, o cálculo de Newton da relação entre a aceleração e a distância percorrida pelos corpos. O filósofo Kant que concebeu o tempo e o espaço "como duas categorias transcendentalmente separadas e mutuamente independentes do conhecimento humano" (BAUMAN, 2001, p. 129).

Ao passo que o homem utilizou somente as ferramentas naturais de mobilidade, a correspondência biunívoca predominou entre as dimensões espaço e tempo, de forma que tanto "longe" e "tarde" quanto "perto" e "cedo" eram empregados quase como sinônimos. Ou seja, significava a quantidade de esforço aplicado para que o homem percorresse certa distância. A definição de espaço correspondia à trajetória percorrida utilizando recursos como o corpo humano ou montaria animal. O tempo, por sua vez, era definido em virtude da duração necessária para se percorrer determinado espaço fazendo uso desses mesmos recursos (BAUMAN, 2001).

O desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação, nos séculos XIX e XX, representou um fator de ruptura dessa correspondência, em face da aceleração do tempo. Os meios de transporte mais rápidos, como o trem e o automóvel, reduziram o tempo de deslocamento espacial. Além disso, as inovações no campo das telecomunicações, como o telégrafo e o telefone, possibilitaram o contato imediato entre interlocutores separados por grandes distâncias.

A partir do momento que a distância percorrida passou a depender da tecnologia empregada, o tempo adquiriu características de flexibilidade e expansividade em oposição ao espaço, que permaneceu inflexível, no sentido de não poder ser esticado, encolhido e manipulado. Pois, diferente do espaço, a possibilidade e mudança do tempo tornou-o um fator de ruptura; era agora o polo dinâmico na combinação tempo-espaço.

As origens dessa ruptura, contudo, remontam ao período da Revolução Industrial, que acelerou o processo de produção artesanal. A racionalidade instrumental do capitalismo tem por base a eliminação do tempo ocioso e improdutivo, buscando modos de realizar as tarefas mais rapidamente e, assim, maximizar o valor. O tempo passa a ser considerado uma ferramenta voltada principalmente a "vencer a resistência do espaço" e, em seguida, torna-se dinheiro, pois como explica Bauman (2001), ele encurta as distâncias e torna possível a superação de obstáculos e antigos limites à ambição humana.

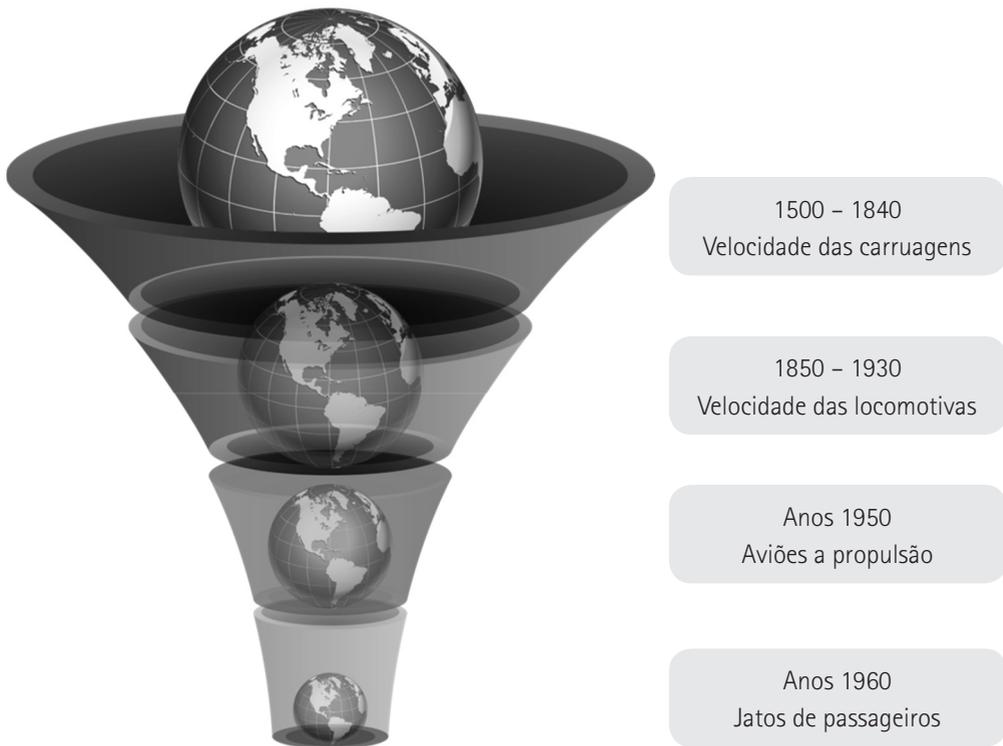
A aceleração do ritmo de vida e a superação das barreiras espaciais marcaram a história do capitalismo de tal forma que parece ter ocasionado um processo de compressão das duas dimensões:

À medida que o espaço parece encolher numa "aldeia global" de telecomunicações e numa "espaçonave terra" de interdependências ecológicas e econômicas – para usar apenas duas imagens conhecidas e corriqueiras –, e que os horizontes temporais se reduzem a um ponto em que só existe o presente (o mundo do esquizofrênico), temos de aprender a lidar com um avassalador sentido de compressão dos nossos mundos espacial e temporal (HARVEY, 2007, p. 219).

O fenômeno de compressão também se refletiu na representação de mundo, de forma que se experimentou a percepção de encolhimento ao longo da história – o que outrora era

denominado como o vasto mundo, foi reduzido a uma aldeia global. Para Bauman (2001), a comunidade pode ser considerada hoje a última relíquia das utopias da sociedade de outrora, que foi reduzida para o tamanho da vizinhança mais próxima e passou a ser classificada não mais por seu conteúdo, mas por suas fronteiras. Harvey (2007) também defende essa mesma ideia e mostra que as inovações nos transportes influenciaram significativamente essa mudança, aniquilando progressivamente o espaço por meio do tempo, conforme destacado por ele na figura a seguir.

Figura 1 Inovações nos transportes – velocidade



Fonte: Harvey (2007, p. 220).

A ilustração em forma de funil demonstra o encolhimento da representação de mundo em quatro fases, relacionando cada uma delas à velocidade dos meios de transporte da época. O quadro a seguir nomeia cada uma das fases de acordo com os dados apresentados por Harvey (2007), especificando a sua duração¹.

1 - Embora a navegação e o uso de montaria e carruagens seja anterior a 1500, o cálculo da duração da tabela considerou esta data como início do período, com base nos dados levantados por Harvey (2007).

Quadro 1 Representação do mundo em fases e respectivas velocidades dos meios de transporte

Fase	Duração	Transporte Veloz	Velocidade
Vasto mundo	350 anos	Carruagens e barcos a vela	16 km/h
Mundo a vapor	100 anos	Locomotivas e barcos	100 km/h
Pós-guerra	10 anos	Avião a propulsão	480 – 640 km/h
Aldeia global	Atual, desde 1960	Jatos	800 – 1.100 km/h

Fonte: Adaptado de Harvey (2007).

A fase denominada como "Vasto mundo" perdurou por um longo período em relação às demais: foram 350 anos em que a representação do tamanho do mundo não sofreu alterações significativas. Essa fase teve início com as grandes navegações marítimas, resultando, entre outros fatores, no descobrimento de terras e no desenvolvimento da cartografia. A partir da exploração marítima foi se construindo o novo desenho de mundo – vasto, porém finito, e, portanto, possível de ser explorado até a exaustão. A percepção de vastidão possivelmente derivava das longas viagens transoceânicas para acessar os continentes distantes da Europa.

A partir da fase "Mundo a vapor", ocorreram significativas inovações tecnológicas nos meios de transporte no intervalo de aproximadamente 100 anos, até a era da aviação, que teve início na fase dos motores à propulsão e se encontra vigente com os motores à jato da fase denominada "Aldeia global".

O presente artigo não tem por objetivo explorar as transformações de cada uma das fases com profundidade, entretanto, para melhor compreensão do fenômeno de compressão do espaço e do tempo, serão apresentados dois exemplos que comparam a troca de correspondência efetuada por travessia do Oceano Atlântico, em épocas diferentes e por meios de transporte distintos.

O primeiro corresponde à época do descobrimento, em que o vasto mundo ainda estava em via de ser completamente desvendado pelo homem (europeu) graças à engenhosidade da ciência náutica ibérica. A carta escrita por Pero Vaz de Caminha ao Rei Dom Manuel com as notícias do descobrimento das terras brasileiras partiu rumo a Lisboa em 1 de maio de 1500. Devido ao segredo e confidencialidade resguardados ao documento na ocasião, não há registros precisos da data em que a correspondência foi recebida em Portugal, porém, estima-se que foi em 15 de junho. A comunicação de um fato político relevante para a época, certamente tratado como prioridade, levou mais de quarenta dias para cruzar o Atlântico, pelo meio de transporte mais rápido e de tecnologia mais avançada daquele tempo: a nau portuguesa.

O segundo exemplo refere-se ao período entre as duas grandes guerras, quando foi inaugurado o primeiro correio aerpostal entre a França e a América do Sul pela mítica empresa *Aéropostale*, famosa por realizar façanhas arriscadas para a época, como voos noturnos, sobrevoar a Cordilheira dos Andes e operacionalizar a primeira travessia aérea comercial do Atlântico Sul, realizada por um dos pilotos mais ousados da empresa, Jean Mermoz. Em 12 de maio de 1930, ele pilotou um monomotor carregado com 130 quilos de malote de correspondência por 19 horas ininterruptas, atravessando o Oceano Atlântico, desde o Senegal até a cidade de Natal na costa brasileira. A oferta desse serviço reduziu o tempo de transporte de uma carta entre a França e a Argentina de trinta para oito dias.

As inovações tecnológicas dos meios de transporte possibilitaram que as notícias do outro lado do mundo fossem recebidas com maior rapidez, e o que era distante pareceu mais perto, contribuindo para a percepção de encolhimento do espaço em razão do menor tempo de deslocamento físico da mensagem (carta) por meio de meios de transportes mais velozes.

No entanto, paralelamente, outras inovações também contribuíram para essa percepção de encolhimento, como o desenvolvimento das tecnologias de telecomunicações, como o telégrafo e o telefone. Nesse caso, porém, a mensagem podia ser trocada instantaneamente entre interlocutores distantes, eliminando o tempo de percurso do deslocamento espacial, outrora necessário para a troca de correspondências.

No início, a telegrafia dependia de longas extensões de fios e cabos submarinos para a troca de mensagens. No entanto, diferentemente da carta, em que o tempo de entrega era proporcional à velocidade do meio de transporte e da distância a ser percorrida, as mensagens telegráficas podiam viajar pelo "fluido elétrico" na velocidade de 25 mil quilômetros por segundo.

Desde 1837, quando foi patenteado o primeiro modelo de telégrafo, a dificuldade de transpor as barreiras espaciais ficaria restrita à instalação de fios e cabos, pois a mensagem poderia viajar célere por meio dessa estrutura.

O mundo pareceu menor ainda, tendo em vista que os acontecimentos em lugares distantes poderiam ser noticiados em prazos próximos da data do evento. Até então, as notícias dos jornais circulavam com atrasos de dias e semanas, pois o único meio disponível de se obter o relato dos acontecimentos era por meio de correspondência, de forma que o tempo para a mensagem percorrer a distância impactava o prazo da sua divulgação. Um exemplo desse fato pode ser encontrado na edição do jornal inglês *The Times*, de 9 de janeiro de 1845, que reportava notícias da Cidade do Cabo com oito semanas de atraso e do Rio de Janeiro com seis semanas. A diferença para notícias de Nova York era de quatro semanas e de Berlim, uma semana. Com o advento do telégrafo, o fluxo das informações noticiosas passou a ser quase instantâneo, inaugurando, também, uma nova fase no jornalismo (STANDAGE, 1998).

Se durante séculos a comunicação à distância era tão rápida quanto o meio de transporte mais veloz da época pudesse viajar, em 1905, de acordo com o depoimento de um engenheiro

da Repartição Geral de Telégrafos (RGT)², já havia sido concluída a rede de fios e cabos necessária para um telegrama fazer a volta ao mundo em apenas nove minutos; estava instaurada a instantaneidade da comunicação em rede global (MACIEL, 2001).

Desde a sua descoberta até metade do século XX, o telégrafo foi o principal sistema de comunicação a longa distância, quando foi preterido pelo telefone, cuja principal vantagem era a transmissão da mensagem por voz, possibilitando ao interlocutor escutar seus entes queridos que estivessem longe. Apesar das diferenças entre os dois sistemas, a instantaneidade da comunicação, característica da telegrafia, perdeu também na telefonia.

A compressão do espaço e do tempo a ponto de reduzir o mundo a uma aldeia global é característica marcante da sociedade contemporânea, em que o único limite ainda não superado pelo homem é a velocidade da luz (VIRILIO, 1995).³ O longo esforço para acelerar a velocidade do movimento atingiu o seu ápice: a instantaneidade, a qual, por sua vez, é um atributo da relação cambiante entre espaço e tempo.

Assim, a mudança de que se fala é o fato de o espaço ter se tornado irrelevante, graças à aniquilação do tempo. Nesse mundo contemporâneo em que o espaço pode ser atravessado instantaneamente, anula-se a diferença entre "longe" e "aqui". "O espaço não impõe mais limites à ação e seus efeitos, e conta pouco, ou nem conta" (BAUMAN, 2001, p. 136).

A partir do momento em que foi possível transgredir os limites da velocidade, o poder tornou-se extraterritorial e passou a viajar com a velocidade do sinal eletrônico, não enfrentando mais as limitações do espaço. O desenvolvimento da tecnologia de telefonia celular foi significativo nesse sentido:

[...] o advento do telefone celular serve bem como "golpe de misericórdia" simbólico na dependência em relação ao espaço: o próprio acesso a um ponto telefônico não é mais necessário para que uma ordem seja dada e cumprida. Não importa mais onde está quem dá a ordem – a diferença entre "próximo" e "distante" ou entre o espaço selvagem e o civilizado e ordenado, está a ponto de desaparecer. (BAUMAN, 2001 p. 18, grifos do autor).

2 - A RGT foi criada em 1855 por Dom Pedro II e dirigida até o final do Império por Guilherme Schüch, futuro Barão de Capanema e personagem de destaque na história da telegrafia brasileira. Entre os seus feitos está a construção da primeira linha telegráfica do Rio de Janeiro, em 1852, com a ligação via cabo subterrâneo entre o Palácio de São Cristóvão e o Quartel Central. Além disso, foi responsável pela construção da extensa linha telegráfica até o sul do país, ligando o *front* de batalha ao Rio de Janeiro durante a Guerra do Paraguai (SILVA, 2011).

3 - Atualmente foram superadas duas das três barreiras físicas: som, calor e luz. A barreira do som foi quebrada pelos aviões super e hipersônicos, ao passo que a barreira de calor foi transposta pelos foguetes que levaram os seres humanos para fora da órbita da Terra sem derreter com o calor do atrito. No entanto, a barreira da velocidade da luz não é algo que se pode cruzar sem promover a desordem na história e até na relação dos seres vivos com o mundo (VIRILIO, 1995).

André Lemos (2004) considera que o telefone celular inaugurou a era da conexão, caracterizada pela emergência da computação móvel⁴, pervasiva⁵ e ubíqua⁶. O telefone celular se transformou em um "teletudo", ultrapassando a função de telefone móvel, pois, além de falar com outras pessoas à distância, tornou-se possível ver TV ou filmes, pagar contas, interagir com outras pessoas por SMS, tirar fotos, ouvir música, pagar o estacionamento, comprar ingressos para o cinema, entrar em uma festa e até organizar mobilizações políticas.

Os telefones celulares, especialmente os *smartphones*, integram no mesmo sistema as modalidades de comunicação escrita, oral e audiovisual, agregando as funcionalidades de interatividade e mobilidade. Para Manuel Castells (1999), a integração potencial de texto, sons e imagens, interagindo em rede a partir de pontos múltiplos em tempo real ou atrasado, modificou a comunicação humana e, por consequência, a cultura.

A era da conexão introduziu transformações nas práticas sociais, na vivência do espaço urbano e na forma de produzir e consumir informação, "fazendo com que não seja mais o usuário que se desloque até a rede, mas a rede que passa a envolver os usuários e os objetos numa conexão generalizada" (LEMONS, 2004, p. 2). Sendo assim, a era da conexão inaugurou a hipermobilidade, definida por Santaella (2007) como a interconexão do processo de mobilidade⁷ física acrescida à mobilidade virtual das redes móveis. Enquanto na rede de internet fixa, os servidores ou roteadores representavam nós fixos da rede digital, em uma rede de celulares, os nós, representados por cada um dos aparelhos, também se deslocam pelo espaço físico, de forma que os nós se tornam móveis.

A hipermobilidade, de certa forma, foi abordada por Bauman (2001) ao se referir aos "nômades digitais"⁸ em busca de superar as barreiras do espaço e do tempo. Viver na sociedade contemporânea passou a significar movimento contínuo e reduziu-se a um só objetivo – a instantaneidade.

4 - A computação móvel é caracterizada pelo uso de serviços computacionais independente da movimentação humana no espaço físico (SANTAELLA, 2013).

5 - A computação pervasiva implica que o computador está inserido no ambiente de forma invisível para o usuário, possibilitando o controle, a configuração e o ajuste dos aplicativos inteligentes para melhor atender as necessidades do dispositivo ou do próprio usuário (SANTAELLA, 2013).

6 - A computação ubíqua integra a função pervasiva com a mobilidade, construindo modelos computacionais dos ambientes pelos quais o usuário se move para configurar serviços conforme a necessidade (SANTAELLA, 2013).

7 - Mobilidade foi definida por Lemos (2004) como o movimento do corpo entre espaços, sejam eles privados ou públicos.

8 - A expressão faz referência ao indivíduo cujas atividades estão atreladas à possibilidade de acesso remoto, via mediação tecnológica. Santaella (2013) oferece uma definição ainda mais precisa, "[...] na medida em que a comunicação entre as pessoas e a conexão com a internet começaram a se desprender dos filamentos de suas âncoras geográficas – *modems*, cabos e *desktops* – espaços públicos, ruas, parques, todo o ambiente urbano foram adquirindo um novo desenho que resulta da introdução de vias virtuais de comunicação e acesso à informação enquanto a vida vai acontecendo. Assim, a revolução digital encontra-se hoje em plena era da mobilidade, que também chamo de tecnologias comunicacionais da conexão contínua constituídas por uma rede móvel de pessoas e de tecnologias nômades que operam em espaços físicos não contíguos".

Corpo esguio e adequação ao movimento, roupa leve e tênis, telefones celulares (inventados para o uso dos nômades que têm que estar "constantemente em contato"), pertences portáteis ou descartáveis – são os principais objetos culturais da era da instantaneidade, em que procuramos extinguir as barreiras do tempo e do espaço (BAUMAN, 2001, p. 149).

Para Bauman, essa é uma característica da contemporaneidade que se impõe como a "diferença que faz a diferença": a relação cambiante entre espaço e tempo.

Contudo, essa diferença representa uma nova encruzilhada para o sujeito contemporâneo? É fato que as citadas revoluções dos transportes e da transmissão possibilitaram superar as distâncias físicas e estreitar o tempo de comunicação entre emissor e receptor, mas como o indivíduo contemporâneo se relaciona com essas diferenças?

Em relação à revolução dos transportes, aviões possibilitam que uma viagem de meses se realize em algumas horas. Por outro lado, a questão da mobilidade se agrava na maioria dos grandes centros. Atualmente, a maioria da população mundial é predominantemente urbana, mais de 53%. No Brasil, mais de 86% dos seus habitantes vivem em cidades (THE WORLD BANK, s/d). Em uma metrópole como São Paulo, "de metrô, carro, ônibus, bicicleta ou a pé, o paulistano gasta diariamente uma média de 2h46 para se deslocar pela cidade" (ROSSI, 2014).

Esse cidadão comum, se olhar para o céu, verá uma profusão de helicópteros transportando os ricos e poderosos, a quem é possibilitado o acesso de "se liquidificar", adotando o termo de Bauman, e transpor as barreiras do espaço e do tempo. Embora a tecnologia esteja disponível para maior velocidade e rapidez nos transportes, o acesso ainda tem um alto custo e esbarra em questões de natureza logística decorrentes do excesso de lotação nos transportes coletivos urbanos e problemas de mobilidade.

Do ponto de vista da revolução da transmissão, a maioria desses paulistanos, provavelmente, acessa seu celular durante o traslado diário, usufruindo da hiper mobilidade, mesmo que a uma velocidade de transporte urbano não muito superior ao tempo das carroças.

Segundo dados da International Telecommunication Union (ITU)⁹, a penetração do telefone celular atingiu 95,5% da população mundial em 2014, superando o número de usuários de internet e telefone fixos. No Brasil, no mesmo ano, o número de assinaturas superou esse índice, apresentando a taxa de penetração de 137%, ou seja, superior ao número de habitantes da região. No entanto, a ITU estima que cerca de 80% da população brasileira possua ao menos um aparelho de celular próprio. O número de assinantes é maior em virtude da possibilidade de uma pessoa acumular mais de uma assinatura (ITU, 2015).

Além disso, conforme o Sindicato Nacional das Empresas de Telefonia e de Serviço Móvel Celular e Pessoal (SINDITELEBRASIL), o serviço de telefonia móvel está acessível em 65% dos

9 - A International Telecommunication Union (ITU) – em português, União Internacional de Telecomunicações (UIT) – é a agência da Organização das Nações Unidas (ONU) especializada em tecnologias de informação e comunicação.

municípios do território nacional, ou seja, em 3.648 dos 5.570. No entanto, considerando a densidade populacional dos municípios atendidos, 91% da população tem acesso a cobertura da rede de telefonia móvel no país (LEVY, 2014).

Sendo assim, o acesso às tecnologias decorrentes da revolução da transmissão é maior se comparado a dos transportes, atingindo, inclusive, a classe mais pobre. No entanto, apesar de se fazer presente em todos os campos da sociedade atual, as tecnologias de transmissão em si, segundo seus críticos, não cumprem o papel de coesão social *per se*, função essencial do ato de comunicar. Segundo Lucien Sfez (2007), fala-se cada vez mais, mas se compreende cada vez menos.

Dominique Wolton (2006) aprofunda essa questão destacando a diferença entre informação e comunicação, termos que deixaram de ser sinônimos na contemporaneidade. Informar significa produzir e distribuir livremente as mensagens, ao passo que comunicar implica na atenção em como o receptor recebe e responde às mensagens enviadas, ou seja, a comunicação pressupõe um processo de apropriação.

Dessa forma, o autor propôs um modelo teórico da comunicação, composto por duas facetas complementares: a normativa e a funcional. A dimensão normativa está relacionada à tradição judaico-cristã de comungar, no sentido de tornar comum, e remete ao ideal da comunicação: dialogar, compartilhar e se fazer compreender pelo outro. A dimensão funcional, diferentemente do ideal da intercompreensão, corresponde às informações necessárias para o funcionamento das relações humanas e sociais. Esta está ligada ao progresso técnico ocorrido a partir do século XVI e remete à ideia de transmissão e difusão.

Wolton (2006) ressalta, ainda, que a dimensão temporal constitui uma das principais diferenças entre as duas modalidades. Em virtude da complexidade da intercompreensão, a comunicação normativa pode ser lenta. Por outro lado, a rapidez e a eficiência, estão vinculadas à comunicação funcional e às novas tecnologias, as quais propiciam a vivência de outra escala de espaço-tempo, sem uma relação direta com a experiência vivida. Enquanto o tempo humano é descontínuo e diferenciado, o das novas tecnologias é homogêneo, racional e linear. Na comunicação funcional, o tempo é comprimido até um ponto próximo da sua anulação, de forma que circula em um presente incessantemente ampliado.

Há uma defasagem entre a rapidez dos sistemas de informação e a lentidão da comunicação humana, de forma que na contemporaneidade o modo de relacionar-se com o outro oscila entre a velocidade e o vagar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A nova formulação do binômio espaço-tempo na contemporaneidade alterou não só o convívio humano, mas também a relação do homem com o ambiente. Trata-se de uma vida

instantânea, na qual os limites humanos foram transpostos para superação de barreiras espaciais e temporais por meio do desenvolvimento tecnológico.

A revolução dos transportes possibilitou a quem tivesse acesso a meios de locomoção mais eficazes ganhar tempo na superação das distâncias geográficas, ultrapassando barreiras espaciais. Bauman (2001) designa essa capacidade de superação como poder líquido, ou seja, a liberdade de movimento volátil e inconstante em qualquer espaço e tempo ao redor do mundo. Nesse caso, embora viável, o acesso à superação do espaço não é universal, uma vez que está condicionada ao alto custo dos meios de transporte mais eficazes e depende de outros fatores, como a mobilidade urbana.

A revolução da transmissão, por sua vez, possibilitou a comunicação instantânea, eliminando o fator tempo ao colocar em contato dois indivíduos distantes geograficamente. O fator instantâneo – classificado por Bauman (2001) como a anulação da resistência do espaço e a liquefação da materialidade dos objetos –, inaugura uma era em que cada momento parece ser infinito e fluido. No entanto, a facilidade de transmitir mensagens e acessar informações não assegura mais qualidade nas relações humanas nem maior compreensão. Na fluidez da modernidade líquida tudo se torna impermanente, ou seja, descartável.

Sendo assim, embora algumas barreiras tenham sido superadas de forma significativa pelo progresso tecnológico em ambas as revoluções abordadas, o processo de aceleração e instantaneidade da vida não assegura sua plenitude. Diante de tal quadro, configuram-se outros desafios e encruzilhadas, que ainda devem ser fruto de futuros estudos e pesquisas.

Instantaneous life: space and time in contemporaneity

Abstract: The accelerated pace of life and the overcoming of space barriers characterize the contemporary era. The once vast world was reduced to a global village. This essay intends to understand and discuss the transformations of the representation of the world by instantaneous communication and mobility through the double-hand relationship between space and time – brought by Bauman (2001) – and the process of compression by Harvey (2007), highlighting the role of transport and transmission revolutions, according to Rosa (2013), in this process.

Keywords: Contemporary society. Instantaneous communication. Space-time compression. Mobility. Transport and transmission revolutions.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Z. *Modernidade líquida*. Tradução Plínio Augusto de Souza. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BAUMAN, Z. *Vida líquida*. Tradução Carlos Alberto Medeiros. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*: volume 1. Tradução Roneide Venancio Majer e Klaus Brandini Gerhardt. 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

HARVEY, D. *Condição pós-moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Golçanves. São Paulo: Loyola, 2007.

HEYLIGHEN, F. Technological acceleration. *Principia Cybernetica Web*, mar. 1998. Disponível em: <<http://pespmc1.vub.ac.be/TECACCEL.html>>. Acesso em: 28 nov. 2017.

ITU. *Measuring the information society report 2015*. Geneva, Switzerland, 2015. Disponível em: <<http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Documents/publications/misr2015/MISR2015-w5.pdf>>. Acesso em: 28 nov. 2017.

JENKINS, H. *Cultura da convergência*. Tradução Susana Alexandria. São Paulo: Aleph, 2008.

LE MOS, A. Cibercultura e mobilidade: a era da conexão. In: LEÃO, L. (Org). *Derivas*: cartografias do ciberespaço. São Paulo: Annablume; Senac, 2004.

LEVY, E. *Setor de comunicações*: audiência pública CDC e Senado Federal. 2014. Disponível em: <<http://www.sinditelebrasil.org.br/posicionamentos/posicionamentos-institucionais/apresentacoes/2979-setor-de-telecomunicacoes-21-05-2014>>. Acesso em: 16 nov. 2016.

MACIEL, L. A. Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 21, n. 41, 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882001000200007>. Acesso em: 28 nov. 2017.

ROSA, H. *Social acceleration*: a new theory of modernity. Translated by Jonathan Trejo-Mathys. New York: Columbia University Press, 2013.

ROSSI, M. São Paulo, onde o carro é mais lento que o lento transporte público. *El País*, set. 2014. Disponível em: <http://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/19/politica/1411078450_215272.html>. Acesso em: 28 nov. 2017.

SANTAELLA, L. *Linguagens líquidas na era da mobilidade*. São Paulo: Paulus, 2007.

SANTAELLA, L. *Comunicação ubíqua*: repercussões na cultura e na educação. São Paulo: Paulus, 2013.

SBARDELOTTO, M. As redes digitais vistas a partir de uma perspectiva reticular. *IHU online*, edição 380, nov. 2011. Disponível em: <http://www.ihuonline.unisinos.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4199&secao=380>. Acesso em: 28 nov. 2017.

SFEZ, L. *A comunicação*. Tradução Marcos Marciolino. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

SILVA, M. C. A telegrafia elétrica no Brasil Império – ciência e política na expansão da comunicação. *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 49-65, jan./jun. 2011.

STANDAGE, T. *The victorian internet*. New York: Berkley Book, 1998.

THE WORLD BANK. *Urban population (% of total)* – The United Nations Population Division's World Urbanization Prospects. s/d. Disponível em: <<http://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS>>. Acesso em: 16 nov. 2016.

VIRILIO, P. Speed and information: cyberspace alarm! *Ctheory.net*, ago. 1995. Disponível em: <<http://www.ctheory.net/articles.aspx?id=72>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

WIKIPEDIA. *Maratona*. s/d. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Maratona>>. Acesso em: 24 nov. 2016.

WOLTON, D. *É preciso salvar a comunicação*. Tradução Vanise Pereira Dresch. São Paulo: Paulus, 2006.

Recebido em dezembro de 2016

Aprovado em agosto de 2017