

Dimensões da ciclomobilidade urbana presentes no discurso de uma associação cicloativista

ANTONIO FAGNER DA SILVA BASTOS
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO (UFPE)
fagnersbastos@hotmail.com

CÉDRICK CUNHA GOMES DA SILVA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO (UFPE)
cedrickgomes@gmail.com

Introdução

As cidades modernas são caracterizadas por um histórico de planejamento urbano que privilegia o sistema da automobildade. Tal hegemonia produziu relações desiguais nos espaços urbanos, marginalizando outros modais de transporte (i.e. pedestrianismo e ciclismo). Uma resposta a essa apropriação tem sido a adoção da ciclomobilidade como forma de amenizar os problemas gerados pela soberania da automobildade.

Problema de Pesquisa e Objetivo

A ciclomobilidade como solução tenderá a ser mais eficiente, imagina-se, se consideradas todas as dimensões que compõem o espaço urbano. Diante de sua importância, é necessário que o espaço da ciclomobilidade urbana seja delineado. Este artigo objetiva, então, propor dimensões espaciais necessárias à inserção da bicicleta como umas das ferramentas de promoção de mobilidade urbana e identificando-as no discurso da principal instituição cicloativista de São Paulo.

Fundamentação Teórica

Assumiremos o espaço como um composto multidimensional de quatro partes sobrepostas da mais ampla a mais específica. São elas: o espaço global, o local, o coletivo e o particular.

Metodologia

Partimos do pressuposto que o discurso é visto não somente como ato de fala, mas como prática articulatória que o indivíduo utiliza para interagir com o mundo. Assim, analisando os enunciados não-hegemônicos da ciclomobilidade podemos observar como seus defensores a estão construindo discursivamente. Para se fazer essa análise, utilizamos as ideias desenvolvidas por Bardin (2011) para análise de conteúdo (AC).

Análise dos Resultados

No espaço global, a ciclomobilidade aparece como alternativa menos poluente à automobildade, resposta ao uso supérfluo do carro, opção capaz de reduzir as desigualdades sociais. No espaço local – cidade de São Paulo – é anunciada como historicamente renegada pela priorização da automobildade, o que promoveu uma cidade poluída, congestionada, individualista e hostil para com modos não motorizados de deslocamento. No espaço coletivo, apresenta-se como não satisfatória em relação à integração entre modais ativos. No espaço local, os cicloativistas sentem-se excluídos pelas políticas públicas.

Conclusão

Mais que infraestrutura, os cicloativistas almejam uma quebra de paradigma. Querem que o automóvel deixe de ser protagonista das políticas públicas urbanas de mobilidade. Ou seja, não o negam dentro dos sistemas de mobilidade, mas aceitam seu uso com parcimônia. Logo, o que precisa acontecer é a resignificação dos espaços públicos. Que estes possam proporcionar condições de possibilidade para atender as diferentes demandas. Fazendo com que o cidadão possa escolher como se deslocar e não ser induzido a se adequar a automobildade.

Referências Bibliográficas

- BARDIN, L. *Análise do Discurso*. São Paulo: Edições 70; Almedina Brasil, 2011.
- KANG, S. J.; YOSHIMI, S. *The Perspective of Globalizations: Searching for New Public Spaces*. Iwanami Shoten, 2001.
- LACLAU, E.; MOUFFE, C. *Hegemonia e estratégia socialista: Por uma política democrática radical*. São Paulo: Intermeios, 2015.
- SHELLER; M.; URRY, J. *The city and the car*. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 24, n. 4, p. 737-757, 2000.

Dimensões da ciclomobilidade urbana presentes no discurso de uma associação cicloativista

RESUMO

As cidades modernas são caracterizadas por um histórico de planejamento urbano que privilegia o sistema da automobildade. Tal hegemonia produziu relações desiguais nos espaços urbanos, marginalizando outros modais de transporte (i.e. pedestrianismo e ciclismo). Uma resposta a essa apropriação tem sido a adoção da ciclomobilidade como forma de amenizar os problemas gerados pela soberania da automobildade. Porém, enquanto solução ela precisa de um espaço urbano plural de modo que as demandas daqueles marginalizados possam ser atendidas ou ao menos consideradas nas políticas de mobilidade urbana. Este artigo objetiva, então, propor dimensões do espaço urbano necessárias à inserção da bicicleta como umas das ferramentas de promoção de mobilidade urbana sustentável sócio e ambientalmente identificando-as no discurso de entidades cicloativistas. Propomos quatro dimensões para atender nosso objetivo: global, local, coletiva e particular. Para a construção de nosso *corpus*, optamos, principalmente, por enunciados da principal instituição cicloativista de São Paulo, a Ciclocidade.

Palavras-Chave: Ciclomobilidade; Espaço urbano; Planejamento urbano.

ABSTRACT

Modern cities are characterised by a historical privilege of automobility system in the urban planning. This hegemony produced unequal relations in the urban spaces, marginalizing others transport modals (i.e. walking and cycling). An answer to this appropriation has been the adoption of vélomobility as a way to alleviate the problems consequence of the automobility sovereignty. However, while solution it needs a plural urban space where the demands of those marginalised could be take into account or at least considered in urban mobility policies. This article aims to propose dimensions of urban space necessary for the inclusion of the bicycle as a sustainable urban mobility tool, social and environmentally identifying them in the discourses of activist's institutions. We propose four dimensions to meet our objective: global, local, collective and private. For the construction of our *corpus*, we chose principally statements of the main cycling advocacy institution in São Paulo, named Ciclocidade.

Keyword: Vélomobility; Urban space; Urban planning.

1. Introdução

Dos inúmeros problemas encontrados nas metrópoles contemporâneas, um que se destaca é a (i)mobildade urbana, ou seja, as relações desiguais de acesso ao espaço urbano e limitação das opções para o deslocamento cotidiano. Muitos argumentam que isso se deve à um paradigma de automobildade dominante nas sociedades modernas (FURNESS, 2007, 2013; SHELLER; URRY, 2000). Conforme Sheller e Urry (2000), as cidades foram planejadas e construídas para uma lógica da automobildade. Consequente, alternativas para tal se veem convenientes. Das possíveis, a ciclomobilidade costuma assumir uma posição não-hegemônica, no sentido proposto por Laclau e Mouffe (2015), no ambiente urbano. Ou seja, diferentes sujeitos políticos tentam significá-la para torná-la hegemônica.

Entendemos ciclomobilidade como o uso da bicicleta como ferramenta de solução a parte dos problemas de mobilidade urbana. O que é consoante com o pensamento de autores como Furness (2007, 2013) e Pesses (2010). Furness (2013), por exemplo, a define como uma solução potencial perante as crises de mobilidade atualmente enfrentadas nas urbes. Ou em suas palavras:

Embora não haja solução única para os problemas sistêmicos e interrelacionados da automobilidade, os cenários geopolíticos, ecológicos e econômicos em mudança nos exigem que pensemos mais concretamente e na verdade mais pragmaticamente sobre o vasto potencial da mobilidade baseada na bicicleta, ou na ciclomobilidade, no século XXI (FURNESS, 2013, p. 124).

A ciclomobilidade como solução tenderá a ser mais eficiente, imagina-se, se consideradas todas as dimensões que compõem o espaço urbano. Diante de sua importância, é necessário que o espaço da ciclomobilidade urbana seja delineado. Este artigo objetiva, então, propor dimensões espaciais necessárias à inserção da bicicleta como uma das ferramentas de promoção de mobilidade urbana e identificando-as no discurso da principal instituição cicloativista de São Paulo.

O que pode ocorrer através de uma perspectiva de análise das dimensões global, local, coletiva e particular. Para tal, considera-se essa inserção no meio urbano de maneira a abranger as complexidades inerentes às cidades no século XXI. A relevância de se estudar uma perspectiva multidimensional está em subsidiar planejadores urbanos na elaboração de políticas públicas referentes à ciclomobilidade de modo que se aumente as condições de se atender as necessidades de uma urbe cada vez mais composta por sujeitos heterogêneos.

Almeja-se aqui, portanto, trazer ao debate a forma multidimensional que deve ser levada em consideração quando se adotar a ciclomobilidade no meio urbano como uma das ferramentas na solução dos problemas de (i) mobilidade urbana. De forma que tais interferências possam ser as mais abrangentes possíveis no planejamento territorial da urbe. Para a construção do *corpus* desta pesquisa, coletamos enunciados extraídos da principal instituição cicloativista de São Paulo, a Ciclocidade. Escolhida por representar a ciclomobilidade na cidade que é o maior centro econômico e tem maior população do Brasil. Além de possuir uma frota de mais de 8 milhões de veículos, numa relação de 2,03 habitantes para cada veículo (G1, 2015).

2. Espaço Urbano

O espaço urbano pode assumir diferentes dimensões. Pode-se apontar que enquanto prática socioespacial assume as dimensões material, concreta e abstrata (CARLOS, 2013); enquanto realidade social assume as dimensões do percebido, do concebido e do vivido (LEFEBVRE, 2006); enquanto prática cultural assume perspectivas de espaço defendido, navegação, paisagem, patrimônio e espaço psicossocial (MARÉCHAL; LINSTREAD; MUNRO, 2013); enquanto prática tecnocultural assume as dimensões global e local, convertidas no conceito de *glocal* (SASSEN, 2005; BRENNER, 2010; OKANO; SAMSON, 2010; TRIVINHO, 2013).

O fenômeno *glocal* constitui uma das mais originais invenções tecnoculturais contemporâneas, pois não há nele caráter global e nem local, exclusivos e apartados, mas sim uma tendência terceira e híbrida, já planetariamente realizada de modo unitário, composta fundamentalmente por ambos e, ao mesmo tempo, para além deles, sem reduzir-se a cada qual (TRIVINHO, 2013). Para efeito deste artigo, assumiremos, inspirados em Kang e Yoshimi (2001) e Okano e Samson (2010), que a dimensão local possui ainda nuances que necessitam de análise, sendo elas a coletiva e a singular. Assim, chega-se a uma perspectiva em que o espaço deve ser investigado no âmbito global, local, coletivo e particular dos sujeitos políticos que o formam.

Kang e Yoshimi (2001) dividem as dimensões do espaço público em quatro: (1) os espaços públicos que crescem enraizados na natureza e memórias de um lugar fixo específico (locais); (2) espaços com uma identidade em multicamadas no meio da globalização (identidades múltiplas); (3) os espaços públicos que rejeitam múltiplas identidades e tentam impor uma identidade singular com base no nacionalismo, etnia ou raça (identidade singular); (4) os espaços públicos de governança global, que operam no sentido de transcender a

coletividade nacionalista existente, a fim de derrubar os outros três tipos de espaço (global). Porém, é perceptível em tal trabalho uma visão de espaços conflitantes, que vai contra uma posição aqui adotada de se buscar uma abordagem complementar em que um espaço não lute contra o outro, mas sim seja parte de um todo complexo em que as fronteiras entre um e outro não sejam passíveis de total reconhecimento.

Okano e Samson (2010), por sua vez, enfatizam a necessidade de se escapar de uma governança tradicional *top-down* e praticar uma governança em nível de sociedade formada por uma multiplicidade de partes interessadas. Tal visão converge com a posição aqui defendida. Logo, assumiremos o espaço como um composto multidimensional de quatro partes sobrepostas da mais ampla a mais específica. São elas: o espaço global, o local, o coletivo e o particular.

2.1 Dimensão global

Na dimensão global, o papel da globalização não pode ser descartado. Não há como negar que certos processos ocorrem em todos os espaços do planeta. As diferentes análises sobre globalização, por exemplo, “têm como ponto comum o foco na acelerada circulação de pessoas, mercadorias, capitais, dinheiro, identidades e imagens no espaço global” (BRENNER, 2010, p. 536). Segundo o mesmo autor, a organização territorial dos espaços urbanos contemporâneos deve ser vista ao mesmo tempo como um pressuposto, um meio e um resultado de uma dinâmica de reestruturação espacial global altamente conflitante.

Além disso, uma sociedade global não pode ser desconsiderada. Existem leis e tratados que a regem e eventos (físicos, químicos e biológicos) que mesmo acontecendo em um local específico tem efeitos globais. A noção que impactos causados por determinado modal, por exemplo, afetarão apenas o nível local é ilusória. Assim, antes mesmo de se pensar na escala local, os impactos globais de uma ação devem ser considerados.

É sabido, desde 1962 com o lançamento do livro *Silent Spring* de Rachel Carson, que os efeitos causados ao meio ambiente pela atividade humana não se restringem às fronteiras de um determinado território no sentido geopolítico. Deste modo, a substituição de modais ambientalmente impactantes, por exemplo, deve ser uma tendência não apenas de determinada região mais poluidora, mas uma ideia a ser disseminada por toda a esfera terrestre.

O que implica que tendências em direção à substituição modal no espaço urbano mais cedo ou mais tarde chegarão à determinada realidade através de processos de reterritorialização. Lembrando que por reterritorialização pode-se entender como a reconfiguração e o reescalonamento de formas de organização territorial, como cidades, vilas, regiões e Estados (BRENNER, 2010).

Para que o espaço urbano seja produzido, a mobilidade é necessária: mobilidade de pessoas, objetos, ações, representações, informações, ideias, mercadorias dentre outros (URRY, 2007). Ou seja, a mobilidade ganha um escopo bem maior que apenas modais de transporte.

Contudo, o setor de transportes é um dos principais emissores de gases poluentes, além de agravar o problema ambiental, com o excesso de emissão desses gases, a motorização privada consome espaço urbano tanto com vias para circulação de automóveis como com extensas áreas para estacionamento, que degradam a qualidade de vida urbana (BARCZAK; DUARTE, 2012).

Outros problemas advindos de tal setor são: mobilidade reduzida causada pelos altos congestionamentos e pela produção de espaços privilegiados de mobilidade para poucos e inviabilidade de outras formas de deslocamento; mortalidade causada por acidentes envolvendo motoristas, motociclistas, ciclistas, pedestres e outros; altos níveis de poluição sonora; dependência energética necessária à manutenção do setor, entre outros. Problemas tais, que em muito ocorrem pela automobilidade ou motorização privada que é tanto promulgada pelas

sociedades (SHELLER; URRY, 2000; JENSEN, 2011). Em resposta a isso, meios de transporte ativos vêm ganhando mais adeptos a cada dia.

O transporte ativo é composto pelos meios à propulsão humana (pedestres, bicicletas, triciclos, patins, skates e até cadeiras de rodas), que além de não gerarem poluição atmosférica e sonora, ocupam menos espaço físico que os automóveis, geram menor custo econômico e aproximam as pessoas ao invés de segregá-las (CARVALHO; FREITAS, 2012).

Adota-se aqui a ciclomobilidade como principal representante do transporte ativo. Isto porque, os ciclistas são capazes de escapar ou alterar seus papéis na rede de automobilidade dominante (PESSÉS, 2010) e por isso ensejar uma dimensão global, na qual a vida humana com menos automóveis e poluição atmosférica, seja possível, pois a ampliação do uso da bicicleta requer condições ambientais próprias que ela mesma contribuiria para conquistar e que derivam de construções coletivas (GOMES FILHO; HEMÉRITAS, 2009).

2.2 Dimensão local

Dentro do espaço global, há inúmeros espaços locais. Qualquer tipo de divisão dificilmente consideraria todos os sujeitos envolvidos. Sem contar que tais espaços também se confundem e se imbricam nos emaranhados urbanos. Logo, definir uma dimensão local é, sem dúvida, problemático. Contudo, acreditamos que cada lugar possuirá características únicas (físicas e sociais) entre aquelas que são mais comuns a outros lugares. E que são tais características que delimitarão a dimensão local a ser estudada em determinado espaço.

Assim, a dimensão local aqui delineada toma por base as características físicas do lugar estudado, bem como as relações sociais lá reproduzidas. De acordo com Carlos (2007), a reprodução de relações sociais se materializa em “um espaço apropriado para este fim, e a vida, no plano do cotidiano do habitante, constitui-se no lugar produzido para esta finalidade e é nesta medida que o lugar da vida constitui uma identidade habitante-lugar” (CARLOS, 2007, p. 41).

Com vistas a explorar a ciclomobilidade, assume-se aqui o lugar referente às áreas urbanas como a cidade (não o município). Todavia, um conceito de cidade abordado que vá além do senso comum de divisão geopolítica. Embora, com isso, se aceite o risco calculado de se cair em reducionismos. Até porque, conforme Williams (2013) interpretando o filósofo pós-estruturalista Lyotard, não há só muitas cidades em uma, mas cada parte da cidade é em si múltipla e fragmentada (WILLIAMS, 2013).

Segundo Lerner (2011), em termos de mobilidade, toda cidade tem de tirar o máximo de cada meio de transporte que tiver, seja de superfície ou subterrâneo. A chave está em não ter sistemas que concorram no mesmo espaço e usar tudo o que a cidade proporciona, do modo mais eficiente (LERNER, 2011). É daqui que se pode extrair o potencial que a ciclomobilidade possui. As bicicletas são dispositivos incríveis para explorar, aproveitar, repensar e reimaginar as possibilidades da mobilidade e da própria cidade (FURNESS, 2013). No entanto, sem esquecer de respeitar as características físicas e sociais específicas do local em que serão implementadas.

2.3 Dimensão coletiva

A dimensão coletiva do espaço urbano refere-se aos diferentes grupos que nele habitam. Quer vivam em comunidade, quer vivam dispersos, presencialmente ou virtualmente, convivendo e conflitando em tempos e espaços distintos.

Coletivamente, tais grupos buscam alcançar suas demandas em parceria com seus semelhantes. Não se trata de uma homogeneização de indivíduos, mas de união na busca de interesses comuns. Não há uma homogeneização cultural que se distribui uniformemente por todas as áreas de envolvimento social, o que se verifica, realmente, é uma variedade de práticas e orientações sociais e culturais (OLIVEN, 2007).

De acordo com Urry (2000), além das comunidades que se envolvem por proximidades geográficas, há também novas tribos formadas por grupos de autoajuda, organizações de ação direta, grupos comunitários, grupos étnicos, grupos de mulheres, viajantes, grupos de lazer, grupos *queer*, organizações voluntárias, ONGs ambientais. Em cada grupo, pertencimento e movimento estão presentes (URRY, 2000). Vale ressaltar, ainda, que tais grupos não são fechados e que um mesmo indivíduo pode ter participações múltiplas.

Ao se abordar a mobilidade urbana, distintos sujeitos políticos podem ser colocados sob análise. Cada modal de transporte (automóveis, motocicletas, transportes públicos coletivos, transportes passivos não motorizados com tração animal) possuirá os seus sujeitos, inclusive, e principalmente, os que defendem o caminhar como modal devem ser considerados. Urry (2000) demonstra que cada uma destas mobilidades é constituída por conjuntos complexos de seres humanos, máquinas e tecnologias que produzem e reproduzem a vida social e as formas culturais.

De muitas maneiras, a bicicleta oferece um meio para negociar os espaços quase-privados da automobilidade no ambiente urbano, tentando trazer a rua de volta para uma esfera pública (PESSÉS, 2010). Uma guinada coletiva rumo à bicicleta poderia implicar uma mudança semelhante para o transporte público, para a habitação urbana acessível, para os modos locais de produção de alimentos e energia, e, além de tudo, mais atenção à importância dos espaços e lugares em que se vive (FURNESS, 2013).

Quanto à ciclomobilidade, portanto, a dimensão coletiva se faz presente com os diferentes grupos de ciclistas articulados como sujeitos políticos, bem como por sujeitos que defendem modais que coadunam com um novo tipo de cidade mais humana como a mobilidade à pé e o transporte coletivo.

2.4 Dimensão particular

Chega-se a dimensão particular do espaço urbano, na qual o sujeito em suas individualidades é o protagonista. Esclarecemos que o sujeito a que nos referimos é o sujeito político, representado aqui pelas instituições da sociedade civil que direcionam seus esforços ao cicloativismo.

Nas últimas décadas, associações de ciclistas urbanos tem surgido, organizados inicialmente a partir de ações políticas como a Massa Crítica ou *Bicicletada*, como é conhecida no Brasil, que está florescendo em cidades de todo o país à medida que mais pessoas começam a questionar a direção das políticas de transportes. O principal objetivo desses grupos é incentivar o uso da bicicleta como transporte entre a população e incentivar o poder público a criar condições mais favoráveis para se pedalar nas ruas das cidades (JONES; AZEVEDO, 2013). Ciclistas desse grupo usam de espontaneidade, brincadeiras, e organização descentralizada como maneiras de levantar questões fundamentais sobre a natureza da automobilidade, as polêmicas de cultura do carro, e o desuso do espaço público (FURNESS, 2007).

No Brasil, um sujeito político de destaque é a União de Ciclistas do Brasil (UCB) que possui 23 instituições cicloativistas associadas além de outras ligadas à ciclomobilidade (UCB, 2016). São exemplos daquelas, a Ciclocidade e a Bike Anjo em São Paulo, a Ameciclo no Recife, a Transporte Ativo no Rio de Janeiro. Estas instituições atuam como articuladoras das políticas para ciclistas em suas respectivas cidades e disseminam suas ideias através de ocupações estratégicas, manifestações, cartas de apoio, notas de repúdio e outras atividades.

Compreender as demandas no nível particular destas entidades é reconhecer seu papel como fomentadoras da bicicleta como meio de transporte nas cidades e, principalmente, como instrumento de importante função social e não apenas como um objeto de lazer. Para Pesses (2010), as bicicletas são comercializadas como símbolos de velocidade, graça, dignidade e classe e, por isso, a escolha de comprar uma vai além da busca por um modo de transporte é

uma identidade. No caso do Brasil, por exemplo, um dos maiores desafios para os governos não é proporcionar uma infraestrutura, mas sim desenvolver uma cultura onde pedalar seja visto como uma parte do se sentir brasileiro (JONES; AZEVEDO, 2013).

Em resumo, há sujeitos políticos que veem a bicicleta além do seu potencial enquanto modal que permite uma maior possibilidade de deslocamento e a ela podem dar outros significados, como humanização dos espaços públicos. Tais sujeitos atuam incisivamente na formação de uma dimensão particular do espaço urbano.

3. Procedimentos Metodológicos

Este estudo é de cunho qualitativo e seus procedimentos metodológicos foram construídos na seguinte ordem. Primeiro, descrevemos brevemente a teoria auxiliar que pautou nossas análises. Em seguida, delineamos um modelo multidimensional para a ciclomobilidade urbana. Ao fim, apresentamos como construímos nosso *corpus* de pesquisa.

3.1 Enunciados e Análise de Conteúdo

Partimos do pressuposto que o *discurso* é visto não somente como ato de fala, mas como prática articulatória que o indivíduo utiliza para interagir com o mundo (SILVA, BATISTA, MELLO, 2014). Ele possibilita a produção de determinados tipos de subjetividade, pelo qual podemos encontrar mecanismos de subjetivação e as táticas das relações de poder que excluem outras possibilidades discursivas (ALVES; PIZZI, 2014). O discurso pretende, ainda, organizar aquilo que estava disperso e isolado (SANTOS, MELLO, 2014). Portanto, analisando os enunciados não-hegemônicos da ciclomobilidade podemos observar como seus defensores a estão construindo discursivamente.

Para se fazer essa análise, utilizamos as ideias desenvolvidas por Bardin (2011) para análise de conteúdo (AC). Na AC “o texto é um meio de expressão do sujeito, onde o analista busca categorizar as unidades de texto (palavras ou frases) que se repetem, inferindo uma expressão que as representem” (CARAGNATO; MUTTI, 2006, p. 682). A técnica de AC é composta por três grandes etapas: pré-análise; exploração do material; tratamento dos resultados em categorias e interpretação. Para esta última etapa, utilizamos os enunciados extraídos do *corpus* e os localizamos nas categorias anteriormente propostas, ou seja, dimensões global, local, coletiva e particular.

Os enunciados são, para Foucault (2008), os elementos presentes na formação discursiva, ou seja, é a unidade elementar do discurso. É a função de existência do discurso, a qual se exerce sobre unidades como a frase, a proposição ou o ato de linguagem (FISCHER, 2001). Um enunciado é “*uma função que cruza um domínio de estruturas e de unidades possíveis e que faz com que apareçam, com conteúdos concretos, no tempo e no espaço*” (FOUCAULT, 2008, p. 98). O enunciado, como elemento formador do discurso, diferentemente dos atos de fala e mesmo das palavras, frases ou proposições, não é imediatamente visível nem está inteiramente oculto (FISCHER, 2001). Assim, identificaremos quais enunciados estão presentes no discurso da ciclomobilidade para cada uma das dimensões do espaço urbano.

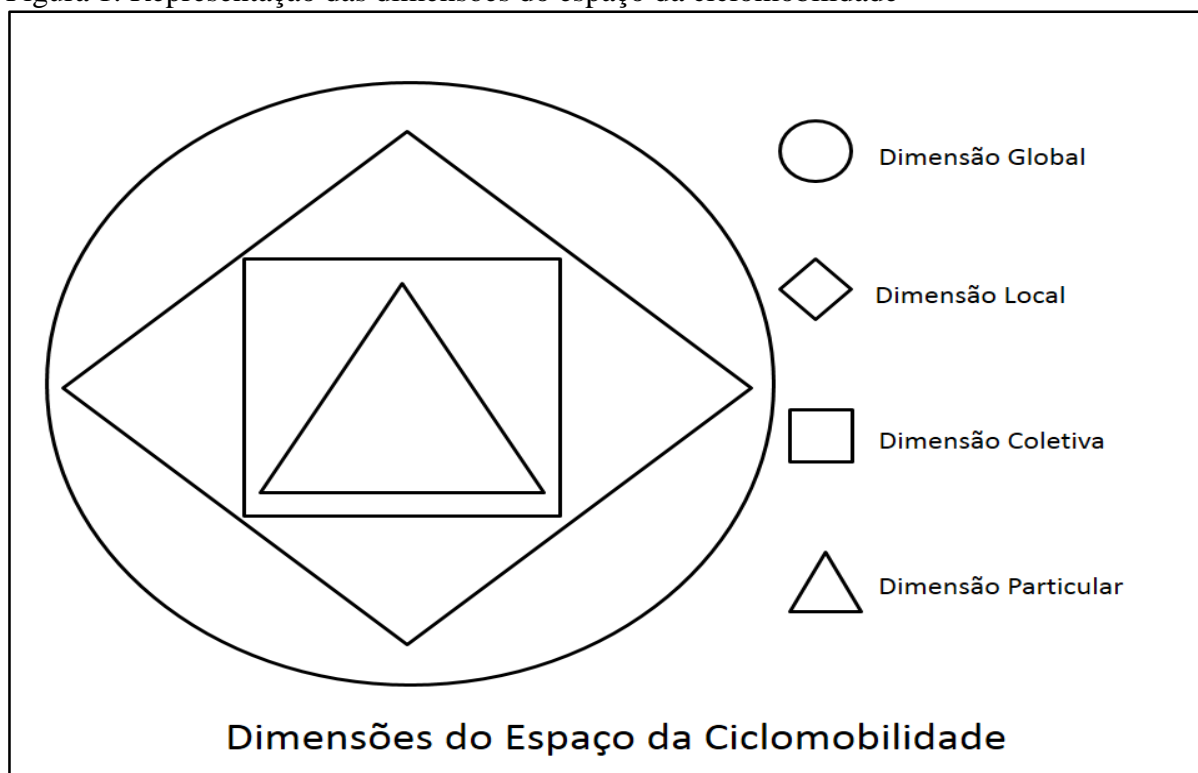
Sabendo, desde já, que as entidades analisadas partem de uma posição não-hegemônica dentro do ambiente urbano. Conforme Sheller e Urry (2000), este foi planejado e construído para uma lógica da automobilidade. Logo, o que buscamos é visualizar quais enunciados os sujeitos articulam em seus discursos para criar outras verdades em cada uma das dimensões (global, local, coletiva e particular) propostas para a análise do espaço urbano.

3.2 Delineando um modelo

A partir dos enunciados identificados para as dimensões apresentadas inicialmente, propomos então um modelo (ver Figura 1) que possa representar os discursos da ciclomobilidade em busca de significar uma nova hegemonia para a mobilidade urbana.

Na *dimensão do espaço global* consideramos as implicações de ordem mundial que afetam todos os espaços como a poluição ambiental, leis e tratados internacionais, movimentos e ideais amplamente disseminados, condições político-econômicas. E como tais implicações também afetam a ciclomobilidade. Na *dimensão do espaço local*, observamos condições topográficas, climáticas, sociais, infraestruturais que são implicações a serem levadas em conta. Para a *dimensão do espaço coletivo*, buscamos pensar nos diferentes sujeitos políticos da mobilidade no espaço urbano de forma equilibrar suas demandas. Já na *dimensão do espaço particular*, considerar os diferentes significados dados à ciclomobilidade pelos seus principais sujeitos sociais – os cicloativistas.

Figura 1: Representação das dimensões do espaço da ciclomobilidade



Fonte: os autores.

O modelo acima serve para refletir os diferentes espaços a serem considerados ao se pensar sobre a inserção da ciclomobilidade no meio urbano, mostrando que em cada dimensão haverá implicações próprias. Sua aplicabilidade objetiva a reflexão sobre os porquês da bicicleta ainda ocupar um espaço marginalizado em diferentes sociedades e quais possíveis caminhos tomar em relação a isso.

3.3 Corpus de Pesquisa

A partir de dados secundários construímos nosso *corpus* de pesquisa. Este é formado por 15 textos extraídos do portal virtual da Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo – a Ciclocidade. Escolhemos tal entidade como majoritária em nosso trabalho por ela, em seus quase oito anos de vida, ter se tornado a principal associação de cicloativismo e principal via articuladora da ciclomobilidade em São Paulo. A Figura 2 detalha nosso *corpus* de pesquisa.

Figura 2: *Corpus* de pesquisa

#01 - Nota de Esclarecimento ao Ministério Público de São Paulo (Ciclovía Ceagesp-Morumbi) http://www.ciclocidade.org.br/noticias/807-nota-de-esclarecimento-ao-ministerio-publico-de-sao-paulo-ciclovía-ceagesp-morumbi
#02 - Bicicleta faz bem ao Comércio? http://www.ciclocidade.org.br/noticias/798bicicleta-faz-bem-ao-comercio-texto-conjunto-como-observa-sp
#03 - Carta de Compromisso com a Mobilidade por Bicicletas – Executivo http://www.ciclocidade.org.br/projetos/347
#04 - Carta de Compromisso com a Mobilidade por Bicicletas – Legislativo http://www.ciclocidade.org.br/projetos/349
#05 - Nota pública: Conselho de Transportes http://www.ciclocidade.org.br/noticias/456nota-publica-conselho-de-transportes
#06 - Proposta de Plano Diretor contempla bicicletas, mas ainda é preciso Avançar http://www.ciclocidade.org.br/noticias/473proposta-de-planodiretor-contemplabicicletas-mas-ainda-e-preciso-avancar
#07 - Carta pública da Câmara Temática sobre a implantação do plano de 400 km de ciclovias em São Paulo http://www.ciclocidade.org.br/noticias/793-carta-publica-da-camara-tematica-de-bicicleta-sobre-a-implantacao-do-plano-de-400-km-de-ciclovias-em-sao-paulo/
#08 - Propostas para revisão da LPUOS para uma cidade mais democrática e para pessoas http://www.ciclocidade.org.br/noticias/632cicloativistas-urbanistas-enviam-propostas-para-a-lei-do-zoneamento
#09 - Ciclistas de São Paulo querem revogação de tarifas e participação social Já! http://www.ciclocidade.org.br/noticias/633-ciclistas-fazem-carta-de-apoio-a-revogacao-imediata-do-aumento-das-tarifas-de-transporte-publico-municipal-e-estadual
#10 - Nota em repúdio à matéria da TV Record http://www.ciclocidade.org.br/noticias/637nota-em-repudio-a-materia-da-tv-record
#11 - Resposta ao pedido de liminar, feito pelo Ministério Público Estadual, para a paralisação das obras de ciclovias http://www.ciclocidade.org.br/noticias/643-nao-aceitaremos-nenhum-passo-no-sentido-contrario-ao-de-uma-cidade-mais-ciclavel-humana-segura-inclusiva-e-justa
#12 - Não ao PL dos Estacionamentos http://www.ciclocidade.org.br/noticias/733nao-ao-pl-dos-estacionamentos
#13 - Ciclovía da Avenida Paulista: nota em repúdio ao jornal folha de S. Paulo http://www.ciclocidade.org.br/noticias/734ciclovía-da-avenida-paulista-nota-em-repudio-ao-jornal-folha-de-s-paulo
#14 - Avenida Paulista para as Pessoas: Uma Demanda da Sociedade Civil http://www.ciclocidade.org.br/noticias/757avenidapaulistaparaas-pessoas-uma-demanda-da-sociedade-civil
#15 - Abertura da Paulista: Um Compromisso a Ser Assumido pelo Ministério Público Estadual http://www.ciclocidade.org.br/noticias/780abertura-da-paulista-um-compromisso-a-ser-assumido-pelo-ministerio-publico-estadual

Fonte: os autores

Apresentado o *corpus*, seguimos, então, para as análises.

4. Análises

Considerando, como visto anteriormente, as múltiplas formas que os enunciados podem assumir, para nossas análises, escolhemos enunciados que indicassem o que é preciso ser feito para a ciclomobilidade ou que apontem o que ela proporciona. A numeração entre parênteses indica de qual documento o trecho foi extraído.

Para a primeira dimensão – a do **espaço global**, identificamos enunciados que indicam que privilegiar os interesses dos veículos automotores é agir contra uma *tendência mundial* (15). Pois, a automobilidade *produz o caos urbano e as desigualdades sociais já tão severas* (9). Com ele, *todos sofremos com a poluição, a degradação dos ambientes de convivência e o aumento da agressividade nas ruas* (3) e, por isso, *por todo o mundo, o uso da bicicleta vem sendo tratado como um importante indicador de qualidade de vida* (3). Os cicloativistas parecem reconhecer que a sociedade precisa do carro, mas apontam, todavia, que o uso supérfluo do carro paralisa a sociedade. Assim, eles acreditam que *uma cidade melhor não poderá ser alcançada se a mobilidade dos cidadãos e cidadãs não for garantida* (9) e para isso, *é preciso defender a vida e o convívio democrático e saudável como prioridade nas políticas de mobilidade* (1).

Portanto, identificamos enunciados que localizam a ciclomobilidade dentro do espaço global como tendência mundial para a mobilidade urbana, alternativa menos poluente à automobilidade, resposta ao uso supérfluo do carro, opção capaz de reduzir as desigualdades sociais, indicadora de qualidade de vida urbana e fomentadora do uso democrático e humano da das cidades.

Na dimensão do **espaço local**, os cicloativistas defendem que *São Paulo, historicamente, adotou políticas de mobilidade que priorizaram o automóvel* (2). O que ajudou a promover para a cidade *um modo de vida individualista, com espaços de circulação hostis para pedestres e ciclistas, e, ainda, com centenas de quilômetros de congestionamento* (2). Pois, de acordo com o discurso das entidades, *o automóvel é aquele que mais ocupa espaço nas vias, sendo o maior responsável pelo congestionamento na cidade, assim como pela poluição, ruído e estresse da população, constituindo imensos prejuízos diários ao município* (11). Logo, para elas, por exemplo, *a única solução para o congestionamento de São Paulo é ter menos carros nas ruas e não mais estrutura viária para eles* (13).

Para os cicloativistas, é possível planejar uma cidade e oferecer mais de uma alternativa adequada para as necessidades de deslocamento de cada cidadão. *A mobilidade é um direito fundamental e as políticas públicas dirigidas a essa questão são decisivas para a construção de uma cidade democrática* (9), *mais humana, mais segura, inclusiva e mais justa* (11). E que há, em São Paulo, *um profundo descaso, que vem sendo corrigido nos últimos anos* (1). Pois, tais políticas são *uma exigência legal datada de mais de 20 anos e que faz parte de uma política prevista em lei, que reduz mortes no trânsito, diminui impactos ambientais e promove a saúde pública* (1).

É necessário reconhecer, no entanto, que além de infraestrutura cicloviária, é preciso, também, *haver condições de articulação com o transporte coletivo, realizando ações em todas as regiões da cidade* (3), *estimular a ampliação de espaços para pedestres* (8), *priorizar as periferias* (7) e *ter a presença da população nas audiências públicas* (6). E além disso, que as políticas públicas da cidade garantam *deslocamentos seguros e confortáveis aos cidadãos, integrem a bicicleta ao transporte público, acalmem o trânsito, com adoção do limite de velocidade, garantam a travessia segura de pedestres e ciclistas, que estimulem a redução dos deslocamentos, desestimulem o uso do automóvel, desenvolvam campanhas e programas permanentes de educação para todos que participam do trânsito, e garantam condições adequadas de trabalho aos motoristas* (3).

Com essas medidas, eles almejam *uma cidade onde idosos e crianças possam ocupar as ruas sem medo; que promova a qualidade de vida, reduzindo internações, melhorando a fluidez e o impacto do tráfego; reduzindo os desperdícios públicos e privados com os congestionamentos; reduzindo a poluição atmosférica e sonora advindas do uso excessivo de carros, e gerando infraestrutura para induzir a demandas reprimidas* (11). Para que assim seja possível criar uma cidade que se adeque às *novas visões de cidade e do uso do espaço público vigentes hoje na sociedade civil* (14), na qual ocorra *o processo tão saudável de devolver a cidade aos seus habitantes* (15).

Assim, a ciclomobilidade dentro do espaço local – cidade de São Paulo – é anunciada como historicamente renegada pela priorização da automobilidade, o que promoveu uma cidade poluída, congestionada, individualista e hostil para com modos não motorizados de deslocamento; oferecer alternativas ao automóvel é fundamental para reverter tal quadro e se construir uma cidade mais humana e democrática; a infraestrutura, no entanto, ainda é deficiente e não integrada, não garantindo a segurança a quem opta por outros modais; a participação popular também precisa ser estimulada.

Dentro do espaço local, há ainda os espaços coletivo e particular. Sobre o **espaço coletivo**, foi possível identificar a defesa por uma mobilidade que *contemple de forma satisfatória a integração de pedestres, ciclistas e cadeirantes* (6). E que é necessário rever uma

visão ultrapassada *que dividia a locomoção urbana entre veículos motorizados privados (carros e motos) e veículos motorizados públicos (ônibus), desconsiderando a mobilidade humana* (5).

Em relação a seus pares, é possível identificar o discurso de apoio a causas que coadunem com a ideia de uma cidade mais humana, como, por exemplo, *apoiar os movimentos sociais que estão em luta pela revogação do aumento de passagens do transporte coletivo* (9). Dar suporte a abertura de vias para lazer, quando afirmam, por exemplo, *que impedir a abertura da Paulista seria atender ao interesse de uma minoria, acostumada a tomar para si o espaço público, patrimônio de toda a população* (15). Serem contra o estímulo ao uso de estacionamentos, pois *não há garantias de que o transporte público coletivo, já saturado, seja atrativo à migração de modal* (12). Defender *a retomada do uso das ruas pelas crianças* (11), *o compartilhamento de vias* (10) e *uma democratização do acesso à cidade, permitindo que todos os cidadãos tenham acesso a todos os pontos da mesma* (11). E defender, ainda, o estímulo ao comércio, já que *quem compra são pessoas, independentemente do modo que estejam usando para se deslocar na cidade* (2).

Deste modo, a ciclomobilidade dentro do ambiente coletivo paulistano apresenta-se como não satisfatória em relação à integração entre pedestres, ciclistas, transporte coletivo e demais modais ativos; as ruas ainda precisam ser compartilhadas; contudo, os atores que coadunam com tais ideias estão articulados e apoiando as causas uns dos outros e, principalmente, defendendo o desestímulo ao uso do automóvel na capital paulista na busca de uma democratização do acesso à cidade.

Já no **espaço particular**, os enunciados apontaram para uma série de preocupações em relação ao tratamento recebido pelo modal bicicleta por parte tanto do governo, como da mídia e de outros atores envolvidos. Segundo as entidades, o ciclista tem o direito legal de pedalar por praticamente todas as vias, pois *a mobilidade é um direito fundamental* (9), mas precisam estar sempre reafirmando isso. Além disso, *costumam ser excluídos e aliçados de políticas públicas que garantam segurança e conforto plenos em seus deslocamentos* (10), e o *baixo investimento neste modal colocam um número cada vez maior de pessoas que optam pela bicicleta em risco nas ruas da cidade* (3).

Eles reclamam também da forma como suas ações pela ciclomobilidade são erroneamente julgadas perigosas para motoristas e pedestres, afirmando que *culpar quem é historicamente vítima de um sistema viário centrado com exclusividade no automóvel, reforça o comportamento agressivo e violento contra ciclistas* (10). Segundo eles, *os tempos exíguos de travessia, a alta velocidade ou a imprudência dos motoristas de veículos motorizados que colocam os pedestres em risco*. (13).

Sobre a infraestrutura, os enunciados mostram que *São Paulo conta com uma infraestrutura cicloviária insuficiente e com pouca utilidade para o ciclista urbano atualmente, as ciclovias, ciclofaixas e rotas de bicicleta estão fragmentadas pela cidade, são incompletas ou possuem problemas de construção e manutenção* (3). *Não há exigência de bicicletários ou paraciclos, considerando critérios de boa acessibilidade e segurança* (8). *A ausência de sinalização deseduca os motoristas porque não legitima a presença da bicicleta nas vias públicas* (2) e a necessidade de *desenvolver campanhas e programas permanentes de educação para todos que participam do trânsito* (3)

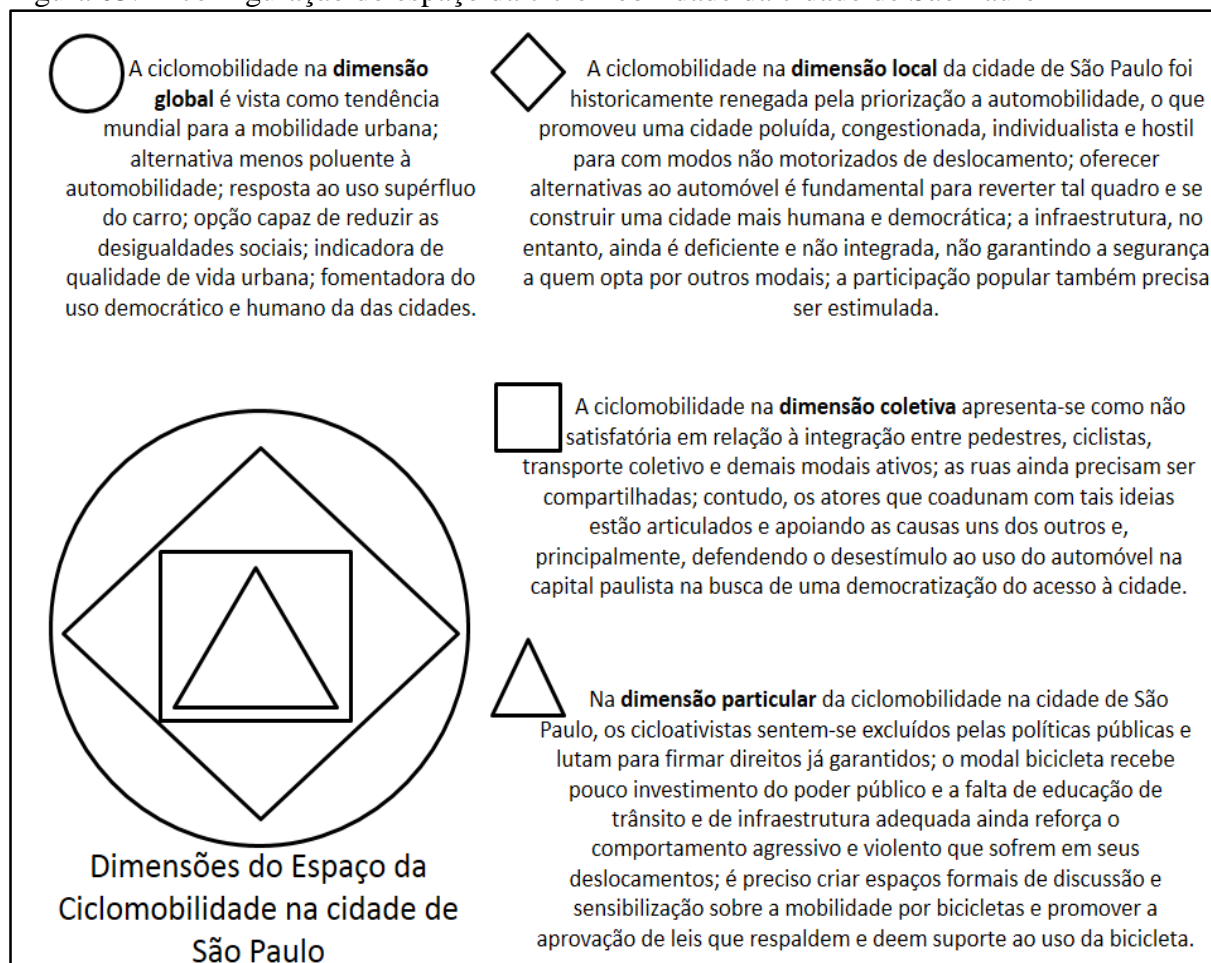
Por isso, as entidades cicloativistas defendem que mudanças são necessárias. Para elas, *é preciso criar espaços formais de discussão e sensibilização sobre a mobilidade por bicicletas, promover a inserção da bicicleta na pauta das Comissões pertinentes, garantir a aprovação de um Plano Cicloviário para toda a cidade e que o Plano Plurianual que preveja o aumento por ano no orçamento municipal* (4).

Em resumo, na dimensão do espaço particular da ciclomobilidade na cidade de São Paulo, os cicloativistas sentem-se excluídos pelas políticas públicas e lutam para firmar direitos

já garantidos como poder pedalar por praticamente todas as vias. O modal bicicleta recebe pouco investimento do poder público e a falta de educação de trânsito e de infraestrutura adequada ainda reforça o comportamento agressivo e violento que sofrem em seus deslocamentos. É preciso criar espaços formais de discussão e sensibilização sobre a mobilidade por bicicletas e promover a aprovação de leis que respaldem e deem suporte ao uso da bicicleta.

A Figura 03 resume a configuração do espaço da ciclomobilidade da cidade de São Paulo, segundo nosso estudo.

Figura 03: A configuração do espaço da ciclomobilidade da cidade de São Paulo



Fonte: os autores.

A seguir, traçamos algumas considerações sobre nossos achados e o que eles representam para o espaço da ciclomobilidade em construção.

5. Comentários Finais

De meados do século XX até os dias atuais as sociedades vêm sofrendo diversas mudanças. Dentre tantos motivos para tal, a aglomeração humana em centros urbanos é um. Ajuntamento que gera conflitos e gargalos nas cidades como a atual mobilidade reduzida. Gargalo em muito causado pela apropriação exagerada do espaço público pelo modal automóvel. Uma resposta a essa apropriação exagerada é a justificativa para a adoção da ciclomobilidade como forma de amenizar essa mobilidade reduzida. Com o amenizar queremos dizer que não se prega uma total substituição do modal automóvel nos espaços urbanos, nem que a ciclomobilidade seja a salvação exclusiva para os gargalos atacados. Ela é mais uma

solução, mas que precisa ser integrada a outras. Porém, enquanto solução, ela precisa de um espaço urbano bem delineado para que as demandas lá existentes possam ser atendidas ou ao menos consideradas.

Por isso, este artigo objetivou propor dimensões do espaço urbano necessárias à inserção da bicicleta como umas das ferramentas de promoção de mobilidade urbana e identificá-las no discurso de entidades cicloativistas. Se no espaço global, o discurso em construção aponta genericamente para os benefícios que a ciclomobilidade proporciona ao mitigar os impactos negativos causados pelo automóvel, no espaço local (onde o coletivo e o particular se encontram) fica evidente que seus defensores não estão satisfeitos com o tratamento que a ciclomobilidade recebe na capital paulista.

Como o ‘discurso proporciona as subjetividades’ (FOUCAULT, 2008), quando as entidades conseguem estabelecer suas verdades em um campo multidimensional, estão na verdade preparando o terreno para que as práticas articulatórias para a construção de uma nova hegemonia urbana possam se alinhar. Além disso, estão delimitando para os atores envolvidos nas relações de poder que permeiam as tomadas de decisão quais são suas demandas.

Mais que infraestrutura, os cicloativistas almejam uma quebra de paradigma. Querem que o automóvel deixe de ser protagonista das políticas públicas urbanas de mobilidade. Ou seja, não o negam dentro dos sistemas de mobilidade, mas aceitam seu uso com parcimônia. Logo, o que precisa acontecer é a ressignificação dos espaços públicos. Que estes possam proporcionar condições de possibilidade para atender as diferentes demandas. Fazendo com que o cidadão possa escolher como se deslocar e não ser induzido a se adequar à automobilidade. Que o uso dos espaços urbanos se dê sob uma lógica de convivência, o que proporciona uma cidade mais humana. Diferente da lógica de passagem, que os vêem apenas como meio e não como fim. E que as decisões possam ser democraticamente tomadas, através da participação popular ativa.

Juntamente aos cicloativistas, outros sujeitos políticos estão cada vez mais articulados e produzindo um novo discurso não-hegemônico que ressignifique o uso dos espaços urbanos. Embora, ainda exista toda uma cadeia (produtiva, política e simbólica) que dê sustentação à automobilidade. A subjetividade política necessária às mudanças é mais provável de ocorrer com sujeitos que compartilham e constroem juntos novos discursos. O que parece não ser facilmente identificável na individualidade produzida e perpetuada pela automobilidade. Assim, de um lado há sujeitos articulados em busca de uma nova hegemonia da mobilidade urbana e do outro sujeitos acomodados e perpetuando um modelo urbano excludente e caduco. E é exatamente nesse *gap* que a cadeia tão bem armada da automobilidade pode ruir. Novas verdades estão por surgir.

REFERÊNCIAS

ALVES, J. M. D.; PIZZI, L. C. V. Análise do discurso em Foucault e o papel dos enunciados: pesquisar subjetividades nas escolas. **Revista Temas em Educação**, João Pessoa, v.23, n.1, p. 81-94, jan./jun. 2014.

BARCZAK, R.; DUARTE, F. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 4, n. 1, p. 13-32, jan./jun. 2012.

BARDIN, L. Análise do Discurso. São Paulo: Edições 70; Almedina Brasil, 2011.

BRENNER, N. A globalização como reterritorialização: o reescalonamento da governança urbana na União Europeia. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 12, n. 24, p. 535-564, jul./dez. 2010.

CARAGNATO, R. C. A; MUTTI, R. Pesquisa qualitativa: análise de discurso *versus* análise de conteúdo. **Texto Contexto Enferm**, Florianópolis, v. 15, n. 4, p. 679-684, out./dez. 2006.

CARLOS, A. F. A. Da “Organização” à “Produção” do Espaço no Movimento do Pensamento Geográfico. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Org.). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2013.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARVALHO, M. L.; FREITAS, C. M. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 17, n. 6, p. 1617-1628, 2012.

FISCHER, R. M. B. Foucault e a análise do discurso em educação. **Cadernos de Pesquisa**. Rio de Janeiro, n. 114, p. 197-223, 2001.

FOUCAULT, M. **A arqueologia do saber**. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

FURNESS, Z. Critical Mass, Urban Space and Vélomobility. **Mobilities**, v. 2, n. 2, p. 299-319, jul. 2007.

FURNESS, Z. Não temos nada a perder, exceto nossas correntes (de bicicleta): contemplando o futuro do cicloativismo e do carro. **Pós**, v. 12, n. 1, 2013.

GOMES FILHO, H.; HEMÉRITAS, P. C. C. Nos caminhos da retirada sustentável, a redenção da bicicleta. **Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego**, Campos dos Goytacazes, v. 3, n. 1, p. 149-171, jan./jun. 2009.

G1. São Paulo bate marca de 8 milhões de veículos. **Portal G1**. 25 maio 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/05/sao-paulo-bate-marca-de-8-milhoes-de-veiculos.html>>. Acesso em: 24 fev. 2016.

JENSEN, A. Mobility, space and power: on the multiplicities of seeing mobility. **Mobilities**, v. 6, n. 2, p. 255-271, 2011.

JONES, T.; AZEVEDO, L. N. Economic, social and cultural transformation and the role of the bicycle in Brazil. **Journal of Transport Geography**, v. 30, p. 208-219, 2013.

KANG, S. J.; YOSHIMI, S. **The Perspective of Globalizations: Searching for New Public Spaces**. Iwanami Shoten, 2001.

LACLAU, E.; MOUFFE, C. **Hegemonia e estratégia socialista: Por uma política democrática radical**. São Paulo: Intermeios, 2015.

LEFEBVRE, Henri. **A Produção do Espaço**. Tradução Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 2006.

LERNER, J. Qualquer cidade pode ser criativa. In: REIS; A. C. F.; KAGEYAMA, P. (Org.). **Cidades criativas: perspectivas**. São Paulo: Garimpo de Soluções, 2011.

MARÉCHAL, G.; LINSTEAD, S.; MUNRO, I. The territorial organization: History, divergence and possibilities. **Culture and Organization**, v. 19, n. 3, p. 185-208, 2013.

OKANO, H.; SAMSON, D. Cities Cultural urban branding and creative cities: A theoretical framework for promoting creativity in the public spaces. **Cities**, v. 27, p. S10-S15, 2010.

OLIVEN, R. G. **A antropologia de grupos urbanos**. 6. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

PESSÉS, M. W. Automobility, Vélomobility, American Mobility: An Exploration of the Bicycle Tour. **Mobilities**, v. 5, n. 1, p. 1-24, fev. 2010.

SANTOS, J. M. L.; MELLO, S. C. B. Os significados de Belo Monte no discurso das mídias sociais. **PPGCOM – ESPM, comunicação mídia e consumo**, a. 11, v. 11, n. 30, p. 13-36, jan./abr. 2014.

SASSEN, S. The Global City: introducing a Concept. **Brown Journal of World Affairs**, v. 11, n. 2, 2005.

SHELLER; M.; URRY, J. The city and the car. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 24, n. 4, p. 737-757, 2000.

SILVA, C. C. G.; BATISTA, M. M.; MELLO, S. C. B. A Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe. *In*: MELLO, S. C. B. (Org.). **Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso**. Recife: Editora UFPE, 2014.

TRIVINHO, E. A civilização glocal: repercussões social-históricas de uma invenção tecnocultural fundamental do capitalismo tardio. **Revista latinoamericana de ciencias de la comunicacion**, v. 10, n. 19, jul./dez. 2013.

UCB. Associados. **União de Ciclistas do Brasil**. 2016. Disponível em: <<http://www.uniaodeciclistas.org.br/sobre-a-ucb/associados/>>. Acesso em: 23 fev. 2016.

URRY, J. **Mobilities**. Cambridge: Polity Press, 2007.

URRY, J. **Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century**. London: Routledge, 2000.

WILLIAMS, J. **Pós-estruturalismo**. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.