

## **A produção do espaço urbano em curtas-metragens brasileiros sobre mobilidade urbana**

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

## **Introdução**

Não é de hoje que o modelo de distribuição espacial adotado pelas grandes cidades mostra-se problemático. A cidade moderna, construída para atender a uma lógica fordista pautada na 'eficiência' gerada através de racionalidade tecno-instrumental, voltada para questões exclusivamente econômicas e centrada no automóvel como modal principal, não mais atende às necessidades da população urbana. Em virtude disso, diferentes sujeitos políticos se opõem a atual conjuntura espacial e defendem uma nova redistribuição do espaço público urbano que seja menos centrado no automóvel e mais nas pessoas.

## **Problema de Pesquisa e Objetivo**

Partindo dos particularismos encontrados na produção de curtas-metragens brasileiros sobre mobilidade urbana, chegamos a um universalismo que busca entender como diferentes grupos não-hegemônicos estão produzindo seu espaço de mobilidade na urbe

## **Fundamentação Teórica**

Lefebvre (2006) mostra que é preciso reconhecer que o conceito de espaço reúne o mental e o cultural, o social e o histórico, em resposta a proliferação de espaços racionalmente calculados. A chave para a teoria de Lefebvre é a compreensão de que a produção do espaço pode ser dividida em três dimensões – em interação e negação – dialeticamente interconectadas: o espaço percebido, o concebido e o vivido.

## **Metodologia**

Selecionamos um corpus de pesquisa formado por oito curtas-metragens brasileiros produzidos a partir de 2012. Para tratarmos o corpus, escolhemos para a análise fílmica um protocolo inspirado em propostas elaboradas por Vanoye e Goliot-Lété (2002): descrição, decomposição, elos de ligação e interpretação. Estas analisadas sob a lente teórica da Produção do Espaço de Lefebvre (2006), mais especificamente na tríade espaço percebido, concebido e vivido.

## **Análise dos Resultados**

Com a análise realizada é possível escrever que o espaço urbano de mobilidade construído nos vídeos selecionados é variado, porém consoante com as novas formas de se pensar a cidade sob uma lógica menos fordista e mais humana.

## **Conclusão**

Como conclusão, destacamos que diferentes sujeitos estão produzindo seu espaço de forma a transformar a cidade em um modelo que coaduna com a cidade para pessoas proposta por Gehl (2013), e por outros defensores do novo urbanismo: um ambiente vivo, seguro, sustentável e saudável.

## **Referências Bibliográficas**

GEHL, J. Cidade para Pessoas. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.  
LEFEBVRE, Henri. A Produção do Espaço. Tradução Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 2006.  
VANOYE, F.; GOLIOT-LÉTÉ, A. Ensaio sobre a análise fílmica. 2. Ed. Campinas: Papirus, 2002.

# **A produção do espaço urbano em curtas-metragens brasileiros sobre mobilidade urbana**

## **RESUMO**

Diante dos problemas de mobilidade urbana encontrado nas cidades contemporâneas, diferentes discursos emergem na tentativa de construir alternativas que podem produzir menos externalidades sociais, ambientais e econômicas. A partir de uma análise fílmica, este artigo objetiva compreender como curtas metragens brasileiros sobre mobilidade urbana podem representar os espaços urbanos de fluxos. Para isto, nosso corpus de pesquisa foi composto por oito curtas que foram analisados sob a lente teórica de Henri Lefebvre e suas considerações sobre a produção de espaço. As análises mostraram que os sujeitos estão buscando produzir uma condição urbana alternativa que tenha foco na escala humana das cidades.

**Palavras-Chave:** Análise fílmica; Lefebvre; Mobilidade urbana; Produção do espaço.

## **ABSTRACT**

In the light of urban mobility problems found in contemporary cities, different discourses emerge in an attempt to construct alternatives that could produce less social, environmental and economic externalities. From a film analysis, this paper aims to comprehend how Brazilian short films could represent the urban spaces of flow. To this, our research corpus was composed of eight short films that were analysed under the theoretical lens of Henri Lefebvre and his considerations regarding the production of space. The analyses showed that the subjects are seeking to produce an alternative urban condition that focuses on the human scale of the cities.

**Keywords:** Filmic Analysis; Lefebvre; Urban Mobility; The Production of Space.

## **1. Apresentação**

Não é de hoje que o modelo de distribuição espacial adotado pelas grandes cidades mostra-se problemático. A cidade moderna, construída para atender a uma lógica fordista pautada na 'eficiência' gerada através de racionalidade tecno-instrumental, voltada para questões exclusivamente econômicas e centrada no automóvel como modal principal, não mais atende às necessidades da população urbana. Em virtude disso, diferentes sujeitos políticos se opõem a atual conjuntura espacial e defendem uma nova redistribuição do espaço público urbano que seja menos centrado no automóvel e mais nas pessoas. Com isso, surgem diferentes movimentos que lutam contra a lógica hegemônica urbana. Tais sujeitos, em busca de aumentar o apoio por sua causa, fazem uso de diferentes estratégias e formas de comunicação para levar sua mensagem ao grande público. Hoje, a internet tornou-se uma importante aliada para as diferentes lutas não-hegemônicas. Através dela, é possível se levar a informação a um maior número de pessoas, fato que não ocorre com a mesma facilidade em outros meios de comunicação marcados por interesses específicos, barreiras geográficas e vieses ideológicos que nem sempre convergem com os interesses desses movimentos sociais, como o rádio e a TV por exemplo. Portanto, é na internet que as lutas não-hegemônicas encontram um 'palanque'. Assim, acreditamos que um olhar sobre o material produzido nesse ambiente virtual amplifica a busca pelos diferentes discursos que se antagonizam com o atual modelo de cidade moderna.

No entanto, reconhecendo, ainda, a impossibilidade de se atacar todos os problemas urbanos gerados pela lógica da 'cidade moderna' em um só texto, principalmente por reconhecer a cidade com um ambiente complexo composto por inúmeras nuances multifacetadas, contingentes e precárias, escolhemos dar um corte epistemológico na cidade e focar nos problemas de mobilidade urbana. Nossa escolha se pauta pelo fato da estruturação

das cidades ter sido voltada historicamente para atender a uma lógica de economia política construída em torno do automóvel (Sheller & Urry, 2000). Lógica que contribuiu para o esfacelamento das áreas urbanas através dos altos índices de congestionamento, poluições (térmica, química, sonora, visual,), acidentes e demais impactos negativos gerados.

Partindo dos particularismos encontrados na produção de curtas-metragens brasileiros sobre mobilidade urbana, chegamos a um universalismo que busca entender como diferentes grupos não-hegemônicos estão produzindo seu espaço de mobilidade na urbe, o que justifica a relevância desse texto. Para entender a produção do espaço, utilizamos como teorias auxiliares a ‘Produção do Espaço’ de Lefebvre (2006). Essa teoria é uma economia política do espaço e não trata de forma separada as dimensões econômica e política, teoria e prática (COSTA, 2003). É de uma práxis socioespacial que trata Lefebvre, um espaço urbano que é construído no seu uso e que subverte ao espaço abstrato imposto. Em suma, fizemos uma análise fílmica da produção do espaço urbano brasileiro em Lefebvre, na qual temos a seguinte pergunta de pesquisa: como se dá a produção do espaço urbano em curtas-metragens brasileiros sobre mobilidade urbana?

Selecionamos um *corpus* de pesquisa formado por oito curtas-metragens brasileiros produzidos a partir de 2012, ano da publicação da lei 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana [PNMU]. Escolhemos a PNMU como marco inicial para nosso *corpus*, por entendermos que a partir dela, os diferentes sujeitos políticos a favor de uma nova distribuição do espaço público brasileiro obtiveram uma materialidade jurídica para ancorar seus discursos. Pois, já em seu artigo segundo, a lei deixa claro que seu objetivo é contribuir para o acesso universal à cidade (BRASIL, 2012). Para tratarmos o *corpus*, escolhemos para a análise fílmica um protocolo inspirado em propostas elaboradas por Vanoye e Goliot-Lété (2002): descrição, decomposição, elos de ligação e interpretação. Estas analisadas sob a lente teórica da Produção do Espaço de Lefebvre (2006), mais especificamente na tríade espaço percebido, concebido e vivido.

## 2. Mobilidades urbanas

Não há um modelo ideal de mobilidade urbana. Mas é perceptível que há uma preferência “oculta” pela automobilidade. A mobilidade urbana, sendo definida, de forma simplificada, como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (PNMU, 2012), ao ser construída para atender as demandas do modelo fordista de produção exemplifica tal conceito. As externalidades geradas por ela são inúmeras: espalhamento da cidade, altos índices de congestionamento, diferentes tipos de poluição (química, sonora, térmica, visual), acidentes. Essa percepção da automobilidade como solução última para o transporte diário é dependente da perpetuação da crença do progresso tecnológico ilimitado e da reprodução do mesmo, bem como das práticas e princípios colonialistas e militaristas enraizadas do projeto tecnocultural (FURNESS, 2013). Dito isso, buscar um modelo que torne a mobilidade urbana sustentável – de forma que equilibre as dimensões social, ambiental e econômica – é um desafio que deve ser enfrentado.

Para Urry (2010), a mobilidade deve ser entendida num sentido horizontal e ser aplicada a uma variedade de atores e não apenas aos seres humanos. A mobilidade, podemos assumir, possui dois subsistemas que a produzem: um técnico e outro social (CRESSWELL, 2006). Portanto, ressignificações seriam necessárias nos dois âmbitos para transformar a mobilidade urbana. No âmbito técnico há dois temas a serem atacados: a *estrutura* e os *meios*. Já no âmbito social, são os *significados* da mobilidade que precisam ser repensados.

A estrutura para a mobilidade é formada pelas infraestruturas viárias e demais logradouros públicos, inclusive ferrovias, hidrovias e ciclovias; estacionamentos; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; e instrumentos de controle,

fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações (BRASIL, 2012). Os meios ou modos, costumadamente, mais discutidos dentro das questões de mobilidade urbana são os de transporte público, os motorizados individuais e os não-motorizados (aqui incluso o ‘caminhar’).

Quanto aos significados, a polissemia da mobilidade é evidente. Por um lado, a mobilidade pode assumir diferentes significados como progresso, liberdade, velocidade, oportunidade, modernidade, poder, resistência, ideologia, sobrevivência, desvio, entre outros (CRESSWELL, 2006; JENSEN, 2011; SHELLER; URRY, 2000). Boa parte destes significados são reificados como forma de sustentarem o modelo fordista. Não é difícil observar que defensores da automobilidade se prendem ao significado de mobilidade como progresso, oportunidade, velocidade, modernidade e liberdade. Sob tais argumentos, o carro, por exemplo, vira símbolo de status social, de conforto, de individualidade, de riqueza de uma nação, de geração de empregos. Torna-se, portanto, a ‘solução’ para os problemas enfrentados por uma nação. Há, ainda, a mobilidade como poder, como controladora do ir e vir dos corpos. Isto porque a forma como a mobilidade é planejada, vivida e representada pode contribuir para moldar nossas emoções, desejos e vontades (JENSEN, 2011). Logo, quem controla a mobilidade terá poder sobre quem a usa. Por outro lado, alguns significados já surgem como resposta aos sentidos hegemônicos tão propagados. Mobilidade, agora, também aparece como ideologia, como resistência, como reconhecimento de sua importância para a sobrevivência de determinados estratos sociais, como comportamento desviante, e como direito à cidadania. Junto a esses significados, ações, políticas e recomendações vão sendo construídas em busca de uma mobilidade urbana sustentável que consiga readequar o sistema de mobilidade vigente.

Algumas medidas mitigadoras do impactos negativos do atual modelo de mobilidade já estão sendo tomadas. São exemplos, de acordo com Barczak e Duarte (2012), políticas de taxaçaõ viária, taxaçaõ de estacionamento, impostos sobre veículos, impostos sobre combustíveis, subsídios ou compensações financeiras, padrões de emissão veicular, restrição física de veículos, gestão de tráfego, reordenamento territorial, novo urbanismo, campanhas de sensibilização, inovações menos poluentes nos veículos, entre outras. Além dessas, segundo Boareto (2003), é preciso ações para não gerar necessidade de viagens motorizadas, desenvolvimento dos meios não motorizados de transporte, proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência, priorização efetiva do transporte coletivo e inserir tais temas na pauta política.

### **3. Caminhos metodológicos**

#### **3.1 A produção do espaço em Lefebvre**

Iniciamos nosso trajeto de trabalho tratando da Teoria da Produção do Espaço de Lefebvre, publicada em sua primeira edição no ano de 1974. Já em suas primeiras páginas, Lefebvre (2006) mostra que é preciso reconhecer que o conceito de espaço reúne o mental e o cultural, o social e o histórico, em resposta a proliferação de espaços racionalmente calculados. O espaço, no pensamento de Lefebvre, “é para ser entendido em um sentido ativo como uma intrincada rede de relações que é produzida e reproduzida continuamente” (SCHMID, 2012, p. 104). Ele repudia o caráter alienante da pretensão de tornar os problemas urbanos em questões meramente administrativas, técnicas, científicas, o que fortalece o fato de serem mais objetos do que sujeitos do espaço social, fruto de relações econômicas de dominação e de políticas urbanísticas por meio das quais o Estado ordena e controla a população (TELÉSFORO, 2011). Em outras palavras, o espaço social não existe em si mesmo, ele é produzido (SCHMID, 2012). O que explica nossa escolha de utilizar essa teoria

para analisar o espaço produzido por discursos não-hegemônicos que repensam a modernidade fria do norte baseada na racionalidade instrumental.

Segundo D’Almeida (2011), Lefebvre não reifica o espaço, e sim o torna dialético como produto-produtor, numa teoria unitária que reúne os espaços físico, social e mental, com base na análise da relação intrínseca entre forma e conteúdo. De acordo com Schmid (2012), e corroborado por Araújo (2012), a chave para a teoria de Lefebvre é a compreensão de que a produção do espaço pode ser dividida em três dimensões – em interação e negação – dialeticamente interconectadas.

Ao tratar da primeira dimensão, Lefebvre (2006, p. 65) explica que a *prática espacial* de uma sociedade “[...] se descobre decifrando seu espaço. Ela associa estreitamente, no espaço percebido, a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes ligando os lugares do trabalho, da vida “privada”, dos lazeres)”. Assim, corrobora Schmid (2012, p. 103) “o espaço tem um aspecto perceptível que pode ser apreendido por meio dos sentidos. Essa percepção constitui um componente integral de toda prática social. Ela compreende tudo que se apresenta aos sentidos”. Logo, inspirados na dimensão da prática espacial de Lefebvre, o *espaço percebido*, em nossas análises, será aquele que se apresenta sensorialmente a determinados pontos de vista.

Sobre a segunda dimensão, as *representações do espaço*, Lefebvre (2006, p. 66) explica: “as representações do espaço, ou seja, o espaço concebido, aquele dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas ‘retalhadores’ e ‘agenciadores’, de certos artistas próximos da cientificidade”. Para ele, as concepções do espaço levariam a um sistema de signos verbais elaborados intelectualmente que definiriam como o espaço deve ser. Schmid (2012) explica que nessa dimensão o espaço não pode ser percebido enquanto tal sem antes ter sido concebido em pensamento, ou seja, a junção de elementos para formar um “todo” que é considerado como espaço presume pensamento prévio. Portanto, consideraremos o *espaço concebido* como aquele previamente planejado por quem o produz.

Finalmente, a terceira dimensão é esclarecida por Lefebvre (2006, p. 66) da seguinte forma: “[...] os espaços de representação, ou seja, o espaço vivido através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos “habitantes”, dos “usuários”, mas também de certos artistas e talvez dos que descrevem e acreditam somente descrever [...]”. Segundo o mesmo, esses espaços de representação levariam, por sua vez, a sistemas de símbolos e signos não verbais que a imaginação tenta modificar e apropriar. Para Schmid (2012, p. 103), tal dimensão “significa o mundo assim como ele é experimentado pelos seres humanos na prática de sua vida cotidiana”. Desse modo, o *espaço vivido* será então aquele com valor de uso, fabricado no cotidiano de quem o produz, nas suas vivências.

Contudo, Lefebvre (2006) adverte que essa triplicidade – percebido/concebido/vivido – perde seu alcance se for vista como um “modelo” abstrato. Para ele, se ela não apreende o concreto, lhe resta uma importância apenas reduzida de uma mediação ideológica entre tantas outras. Por isso, é “imprescindível que o vivido, o concebido, o percebido sejam reunidos, de modo que o “sujeito”, o membro de determinado grupo social, possa passar de um ao outro sem aí se perder” (LEFEBVRE, 2006, p. 68).

Apresentada a teoria auxiliar, partimos agora para introduzir nosso modelo de análise fílmica.

### **3.2 Análise fílmica**

Considerando que o ambiente virtual se caracteriza pela sua pluralidade de conteúdo, escolhemos analisar os discursos contidos em filmes, já que tais mídias oferecem um registro restrito, mas poderoso das ações temporais e dos acontecimentos reais, concretos e materiais (LOIZOS, 2002), e, por consequência, trazem um discurso mais acessível, ao combinarem imagem, movimento e texto na busca de transmitir uma mensagem. O audiovisual irá constituir

uma voz própria, a partir da conjunção de vozes, que irão produzir um significado que traduz o ponto de vista, apresentando determinado argumento ou defendendo alguma causa (MOMBELLI; TOMAIM, 2014). Conforme Martin-Barbero (1997, p. 21), um discurso “não é um mero instrumento passivo na construção do sentido que tomam os processos sociais, as estruturas econômicas ou os conflitos políticos”. Sabendo que, como Kellner (2001, p. 123) nos ensina, cada artefato cultural sempre tem cunho ideológico, mas alguns “tentam cativar o maior público possível” tratando diversos temas ao mesmo tempo, escolhemos trabalhar com análise fílmica de curtas por estes serem diretos e específicos sobre o que querem transmitir. Afora que, depois de produzidos, poderem ser utilizados por terceiros para fortalecimento de um discurso, como por exemplo, através de seu compartilhamento em páginas de ativismo.

É comum observar em todas as obras que tratam de análise fílmica que não há um modelo universal de análise a ser seguido. Cada autor, normalmente, adapta o próprio modelo de outrem a fim de melhor atender a seu objeto de pesquisa. Mombelli e Tomaim (2014, p. 1-2), por exemplo, afirmam que “[...] por se tratar de um método interpretativo que não possui uma fórmula única a ser seguida, é preciso criar o próprio caminho, desenvolver categorizações que darão embasamento para que a análise não seja uma interpretação vã”. Aqui não faremos diferente. É importante reconhecer também que, conforme Rose (2002), em todo passo do processo de análise de materiais audiovisuais, há o transladar, o que implica em decisões e escolhas. Logo, haverá sempre alternativas viáveis às escolhas concretas feitas, e aquilo que é deixado de fora é tão importante quanto o que permanece (Rose, 2002).

A análise fílmica é uma prática que procede de um dado objetivo situado em um contexto, compreendendo a narrativa do filme e a sua composição enquanto produto final (VANOYE; GOLIOT-LÉTÉ, 2002; MOMBELLI; TOMAIM, 2014). Para Vanoye e Goliot-Lété (2002, p. 15), “analisar um filme ou fragmento é, antes de mais nada, decompô-lo em seus elementos constitutivos. É despedaçar, descosturar, desunir, extrair, separar, destacar e denominar materiais que não se percebe isoladamente ‘a olho nu’ [...]”. Os autores sugerem uma análise em duas etapas: descrição e estabelecimento de elementos de ligação para interpretação.

Na primeira etapa, parte-se, portanto, do texto fílmico para desconstruí-lo e obter um conjunto de elementos distintos do próprio filme. Através dessa etapa, o analista adquire um certo distanciamento do filme. A segunda etapa consiste em estabelecer elos entre esses elementos isolados, em compreender como eles se associam e se tornam cúmplices para fazer surgir um todo significativo: reconstruir o filme ou fragmento. O analista traz algo ao filme à sua maneira. Porém, os limites dessa criação são restritos. O analista deve respeitar a obra e não tentar reconstruir o filme (VANOYE; GOLIOT-LÉTÉ, 2002).

Para analisarmos como o espaço de mobilidade foi produzido nos curtas, criamos um protocolo de análise inspirado nas etapas de Vanoye e Goliot-Lété (2002). Dividimos as duas etapas em quatro para melhor visualizar nossas análises. Assim, conforme a Figura 01, a primeira etapa foi dividida em descrição e decomposição e a segunda em elos de ligação e interpretação.

**Figura 01: Modelo de Análise fílmica**

Etapa 1: Descrição da obra	Enredo e trechos mais relevantes
Etapa 2: Decomposição das cenas	Estratégias para transmitir a mensagem
Etapa 3: Elos de ligação	Temas que o curta trata
Etapa 4: Interpretação	Os espaços percebido, concebido e vivido

Fonte: o autor

Portanto, extraímos de cada curta os pontos principais que representassem questões que versassem sobre mobilidade urbana e estivessem contidas em nosso referencial. Cada

curta foi então interpretado em vias de se encontrar o espaço percebido, o espaço concebido e o espaço vivido que verse sobre uma ou mais categorias.

### 3.3 *Corpus* de pesquisa

Um *corpus* de pesquisa é um conjunto de fontes linguísticas que geram as evidências significativas – produzem efeitos – para o estudo de determinados fenômenos (MELLO; SÁ, 2006). Como nosso trabalho se trata de uma análise fílmica, buscamos encontrar tais evidências significativas em um número pequeno (para ser viável ao formato deste trabalho), porém representativo de curtas sobre mobilidade urbana. Como este trabalho tem cunho qualitativo, o tamanho do *corpus* tem menor relevância, pois é a representatividade que merece mais atenção (BAUER; AARTS, 2002), contanto que haja evidência de saturação dos dados (PAIVA Jr, LEÃO; MELLO, 2011).

Para tornar viável a realização de uma análise fílmica sobre curtas de mobilidade urbana foi necessário a escolha das obras que formaram nosso *corpus*. Contudo, essa seleção não deixa de ser um reducionismo, pois é preciso reconhecer que muito material de boa qualidade ficou de fora. Explicamos, então, como chegamos ao nosso *corpus*.

Primeiro, partimos de uma matéria vinculada no site Mobilize (RIBEIRO, 2015), portal especializado em mobilidade urbana sustentável, em setembro de 2015. A matéria sugeria 40 títulos sobre o tema mobilidade urbana. Desses, retiramos os produzidos fora do Brasil, os brasileiros produzidos antes da publicação do PNMU em 2012 e os com mais de cinco minutos. Nos restando dez vídeos. Desses selecionamos cinco de conteúdo mais diversos para evitar saturação do conteúdo. Em seguida, complementamos esses cinco com os três vencedores do “Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana”, promovido em 2015 pelo Instituto CCR e o Portal Tela BR (TELABR, 2015). Chegando ao número de oito curtas (dispostos na Figura 02) sobre mobilidade urbana como nosso *corpus* de pesquisa.

**Figura 02: Lista de curtas selecionados para este trabalho**

<b>Filme #01:</b> “Caminhando com Tim Tim”	<b>Direção:</b> Genifer Gerhardt e Tiago Expinho
<b>Link:</b> <a href="https://www.youtube.com/watch?v=UU5-hkBH2rw">https://www.youtube.com/watch?v=UU5-hkBH2rw</a>	<b>Ano:</b> 2014 <b>Duração:</b> 4’29’’
<b>Filme #02:</b> “No caminho do bem”	<b>Direção:</b> João Lucas
<b>Link:</b> <a href="https://www.youtube.com/watch?v=cHIAG21AQa0">https://www.youtube.com/watch?v=cHIAG21AQa0</a>	<b>Ano:</b> 2013 <b>Duração:</b> 3’25’’
<b>Filme #03:</b> “Rua dos sonhos”	<b>Direção:</b> Rua Filmes e GreenpeaceBR
<b>Link:</b> <a href="https://www.youtube.com/watch?v=tVCMf3otDIc">https://www.youtube.com/watch?v=tVCMf3otDIc</a>	<b>Ano:</b> 2014 <b>Duração:</b> 2’21’’
<b>Filme #04:</b> “Eu NÃO SOU o trânsito”	<b>Direção:</b> Diogo Louzada
<b>Link:</b> <a href="https://www.youtube.com/watch?v=hgQNC6wydEs">https://www.youtube.com/watch?v=hgQNC6wydEs</a>	<b>Ano:</b> 2012 <b>Duração:</b> 2’05’’
<b>Filme #05:</b> “Pessoas cinzas”	<b>Direção:</b> Marcelo Martins Santiago
<b>Link:</b> <a href="https://www.youtube.com/watch?v=lgTKIThkX20">https://www.youtube.com/watch?v=lgTKIThkX20</a>	<b>Ano:</b> 2015 <b>Duração:</b> 3’43’’
<b>Filme #06:</b> “Se essa rua, se essa rua”	<b>Direção:</b> Paula Vanina Cencig
<b>Link:</b> <a href="https://www.youtube.com/watch?v=df37Q_Eqj60">https://www.youtube.com/watch?v=df37Q_Eqj60</a>	<b>Ano:</b> 2015 <b>Duração:</b> 3’43’’
<b>Filme #07:</b> “175P”	<b>Direção:</b> Vinícius Rolim
<b>Link:</b> <a href="https://www.youtube.com/watch?v=NiTgEYB_dHg">https://www.youtube.com/watch?v=NiTgEYB_dHg</a>	<b>Ano:</b> 2015 <b>Duração:</b> 3’43’’
<b>Filme #08:</b> “A Evolução dos Transportes”	<b>Direção:</b> Diana Sampaio e Elvio Cavalcante
<b>Link:</b> <a href="https://www.youtube.com/watch?v=nGG3rQeZhkY">https://www.youtube.com/watch?v=nGG3rQeZhkY</a>	<b>Ano:</b> 2012 <b>Duração:</b> 3’18’’

Fonte: o autor

### 4. Analisando os curtas de mobilidade

Para Johnson (2004), a leitura formal de um texto tem que ser tão aberta ou tão multiestratificada quanto possível, identificando posições preferidas ou quadros de referência preferenciais, mas também leituras alternativas e quadros de referência subordinados, mesmo que esses possam ser discernidos apenas como fragmentos ou como contradições nas formas



dominantes. Tentamos aqui manter essa postura. Entretanto, conforme Marçal, Mello e Fonseca (2007), contar um filme é fazer uma interpretação, uma decodificação por parte de quem conta. Logo, nosso objetivo nesta análise é explorar os curtas de forma a interpretá-los, mantendo a mente aberta as infinitas possibilidades de interpretação que uma obra proporciona a quem a vê, reconhecendo que partes que deixamos de lado são tão importantes quanto as que utilizamos e que nossa interpretação levará a possíveis reducionismos.

Para cada curta, construímos um quadro resumo apresentando as etapas de análise. Colocamos cada curta em um subseção para facilitar a visualização e leitura.

#### 4.1 “Caminhando com Tim Tim” – 2014 (Genifer Gerhardt e Tiago Expinho)

Este vídeo foi produzido em Porto Alegre em 2014 e já tinha alcançado 1 milhão de visualizações na rede social de sua realizadora Genifer Gerhardt até janeiro de 2016. Narrado em off pela mãe do protagonista, um garotinho de um ano e meio, e com a câmera posicionada sempre a altura do olhar da criança, o filme acompanha uma das muitas caminhadas que Tim Tim faz até a casa de sua vó e dos encontros estabelecidos por ele até chegar lá. A Figura 03 apresenta nossas análises.

**Figura 03: Análise “Caminhando com Tim Tim”**

<p><b>Etapa 1: Descrição da obra</b></p> <p>O vídeo inicia com a tela negra e a mãe de Tim Tim o chamando para ir à casa da avó. Aparece a faixada da casa e uma música lúdica em acordeom se inicia. A câmera é posicionada para sempre acompanhar o trajeto pelo ângulo de visão do garoto que caminha por sua conta, descobrindo os detalhes das calçadas durante o percurso. A narração em off da mãe, que vai se revezando com o acordeom, então apresenta o trajeto sob seu ponto de vista e sob o ponto de vista de Tim Tim (“<i>Para mim: calçada, ferragem, mercadinho, chegou. Para Valentim: pedrinhas, árvores...</i>”). Em seguida, a mãe mostra os quatro encontros que o próprio Tim Tim estabeleceu durante seu percurso: Seu João, morador de rua e flanelinha; Jorge, guardador de carros do restaurante da esquina; o homem do mercadinho; e os três senhores do almoxarifado do hospital. A cada encontro, a mãe explica a relação que o garoto criou com seus amigos e o que ela tem aprendido com isso (“<i>Valentim tem me ensinado sobre os caminhos e que o tempo é senhor de delicadezas, desafios e novidades constantes e intermináveis.</i>”). A câmera segue sempre mais próxima ao chão, aproximando o público do mundo percebido de Tim Tim. O garoto chega, então, a casa da vó, dá uma última olhada para a rua e a porta se fecha. A mãe finaliza: “<i>Valentim tem me ensinado que [...]o chegar não é mais valioso que a andança e o encontro é precioso e necessário</i>”.</p>
<p><b>Etapa 2: Decomposição das cenas</b></p> <p>O vídeo é quase um plano-sequência. Sua narrativa acompanha o trajeto do garoto demarcado pelos quatro encontros que o mesmo estabeleceu. A música procura se aproximar a um tom lúdico, suave, educativo. Por diversos momentos, Tim Tim para durante o trajeto para experimentar os elementos contidos nas calçadas como pedrinhas, plantas. Nesses momentos de descoberta, a câmera também para, quebrando o ritmo da caminhada. A mãe só segura a mão do menino em momentos estratégicos como ao atravessar ruas, no resto o menino segue livre para vivenciar seu percurso.</p>
<p><b>Etapa 3: Elos de ligação</b></p> <p>A função social das calçadas e do caminhar; a liberdade para se mover; a transgressão do reconhecimento do outro; a vivência do espaço público.</p>
<p><b>Etapa 4: Interpretação</b></p> <p>O percebido: as calçadas como lugar de permanência e não só de passagem; O concebido: as calçadas como opção de deslocamento;</p>

O vivido: um ambiente de liberdade, encontros e descobertas.

Fonte: o autor

#### 4.2 “No caminho do bem” – 2014 (João Lucas)

Dirigido por João Lucas e rodado no Recife em 2013, esse é o vídeo mais visualizado no site Youtube (mais de 2500 visualizações até janeiro de 2016) dos dez que compõem o projeto “É por aí” que trata sobre mobilidade e transporte público na cidade do Recife. No vídeo, um motorista de ônibus que também é ciclista fala sobre a relação no trânsito entre ônibus e bicicletas, principalmente do respeito entre ambos os modais. A Figura 04 a seguir mostra nossas análises.

#### Figura 04: Análise “No caminho do bem”

##### **Etapa 1: Descrição da obra**

Após a animação de abertura do projeto, vemos um senhor com blusa branca, crachá e uma bicicleta saindo pela manhã de algum bairro carente para ir trabalhar. Seu nome Djalma José. A trilha sonora se inicia. Ele encontra um colega e ambos seguem juntos pedalando para o trabalho pelas ruas do Recife. Ele chega ao seu destino e é então que descobrimos que ele é motorista de ônibus. Então, o motorista explica sua escolha: *“esse percurso fazemos em 30 minutos, se fossemos procurar um outro meio de transporte, levaríamos um tempo maior”*. A câmera foca então no bicicletário da empresa com várias outras bicicletas e o motorista explica: *“boa parte dos funcionários estão usando a bicicleta como meio de transporte e nós incentivamos os outros a também utilizar”*. A cena é cortada e vemos o motorista em serviço, sua rotina e a rotina da cidade à sua volta (*“no trânsito todos têm que se respeitar.”*). A câmera mostra o ônibus e um ciclista parando para um pedestre atravessar uma faixa. E somos apresentados ao que parece ser a mensagem principal do vídeo: *“O ônibus e a bicicleta tem que se respeitar, tem espaço para os dois...”* o vídeo segue mostrando a rotina dos motoristas e intercalando com Djalma argumentando sobre sua convivência no trânsito com outros ciclistas (*“o maior tem que cuidar do menor, [...]vemos acidentes bobos por aí que podiam ser evitados...”*). Ao fim, ele explica que mesmo podendo não pagar passagem, prefere a bicicleta e finaliza: *“Na bicicleta, você não vê a natureza, você é a natureza”*. O curta encerra com Djalma pedalando de volta para casa.

##### **Etapa 2: Decomposição das cenas**

Narrando o dia de trabalho de um motorista de ônibus que se desloca de bicicleta, o vídeo usa de estratégia retórica do contraste para chamar a atenção do público sobre a necessidade de coexistência entre ambos os modais. Durante o filme, diversas cenas, pontuadas por uma trilha sonora reconfortante, vão indicando como isso pode acontecer: o bicicletário da empresa; uma ultrapassagem segura; o capacete de ciclista pendurado no ônibus. Além disso, o vídeo também advoga pelo modal bicicleta em outras cenas: o motorista fala que chega mais rápido ao trabalho de bicicleta, mesmo não aparecendo em seu percurso algum congestionamento; Djalma mostra que mesmo tendo outras opções prefere a bicicleta.

##### **Etapa 3: Elos de ligação**

Exaltação a modais mais sustentáveis: ônibus e bicicleta; convivência pacífica no trânsito; Integração modal; bicicleta como modal de transporte rápido.

##### **Etapa 4: Interpretação**

O percebido: as vias do trânsito com espaço para coexistência de vários modais

O concebido: a bicicleta como um veículo de transporte

O vivido: a bicicleta como integradora do homem com a natureza

Fonte: o autor

### 4.3 Rua dos Sonhos – 2014 (Rua Filmes – Greenpeace Brasil)

Trabalho produzido pela Rua Filmes para o Greenpeace Brasil para a semana da mobilidade de 2014. Rua dos Sonhos possui mais de 27 mil visualizações na principal rede social da entidade e parte da premissa que uma rua boa para crianças é boa para todo mundo. Por isso, ouve de um grupo de crianças como seria a rua de seus sonhos. A figura 05 detalha nossa análise.

#### Figura 05: Análise “Rua dos sonhos”

##### **Etapa 1: Descrição da obra**

O filme parte de uma premissa simples: várias crianças respondem sobre como seria sua rua dos sonhos. Com uma trilha sonora lúdica ao fundo, a narrativa vai acompanhando a opinião das crianças e intercalando cenas das mesmas brincando no que aparenta ser um parque ou praça pública. Assim, as opiniões vão surgindo: “*Eu acho que a rua é um espaço longo onde os carros andam e só serve para eles andarem...*”; “*...o que eu mais gosto é de brincar na rua*”; “*...a rua dos meus sonhos tem mais plantas, mais árvores e mais flores...*”; “*que não seja como as outras tão agitadas*”. Ao fim do vídeo aparece a mensagem sob um fundo rosa dividindo a tela: *Quando uma rua é boa para as crianças, é boa para todo mundo. Com a mobilidade urbana também é assim.*

##### **Etapa 2: Decomposição das cenas**

O filme segue sua narrativa com uma configuração retórica bem discernível com as crianças dizendo o que queriam para sua rua dos sonhos. A trilha sonora e fotografia escolhidas evocam a felicidade que um piquenique proporciona. Enquanto as crianças fazem desenhos sobre o trânsito, outras imagens são adicionadas ao vídeo para reforçar as ideias a serem transmitidas. Além disso, a maioria dos desenhos que as crianças estão fazendo dão de pessoas e da natureza.

##### **Etapa 3: Elos de ligação**

Repensar a distribuição do espaço urbano; rever a lógica de progresso e modernidade baseada na automobildade; resgatar o uso do espaço público pelas crianças; foco nas pessoas.

##### **Etapa 4: Interpretação**

O percebido: que as ruas seriam melhores se fossem construídas e pensadas para as crianças  
O concebido: modelo urbano voltado para as pessoas  
O vivido: a rua como espaço de recreação, de imaginação, de brincadeiras

Fonte: o autor

### 4.4 “Eu NÃO SOU o trânsito” – 2012 (Diogo Louzada)

Este curta foi dirigido por Diogo Louzada em 2012, de acordo com um dos narradores, a ideia surgiu depois de ler na internet a frase que diz  *você não está no trânsito, você é o trânsito*, começou a refletir sobre o problema do entupimento das ruas e esvaziamento do espaço público, causado pelo excesso de carros. O curta foi premiado em um concurso mundial da Siemens sobre sustentabilidade, em 2012 (VÁDEBIKE, 2015). Na Figura 06, apresentamos nossas análises.

**Figura 06: Análise “Eu NÃO SOU o trânsito”**

<p><b>Etapa 1: Descrição da obra</b></p> <p>O curta inicia com dois personagens narrando sua saída para o trabalho ao som de uma trilha alegre que acompanha todo o vídeo. O primeiro sai a pé e logo em seguida aparece a seguinte mensagem em letras garrafais: Eu não sou o Trânsito. O segundo sai para o trabalho de carro e a da mesma forma aparece a seguinte mensagem: eu sou o trânsito. A câmera volta a acompanhar o primeiro narrador que avisa: “<i>O caminho é meio longo, mas eu vou ouvindo música e fica tranquilo</i>”. A câmera vai para o segundo narrador que preso em um congestionamento resmunga: “<i>Lento para caramba</i>”. Cenas são alternadas entre ambos os narradores. O primeiro sempre em movimento e o segundo sempre parado. Então, o primeiro chega antes ao trabalho que o segundo e explica: “<i>Eu sempre vou a pé para o trabalho e sempre chego com a cabeça mais leve... E eu comecei a reparar as pessoas presas no trânsito. Fica cada um no seu carro achando que só ele precisa ir a algum lugar e que está todo mundo atrapalhando, quando na realidade está todo mundo querendo chegar em algum lugar... Nesse sentido, eu acho que esse hábito que desenvolvi ajuda bastante o planeta</i>”. E depois de enumerar algumas ações para melhorar o trânsito ele conclui: “<i>As pessoas precisam entender que a soma delas que causa o trânsito</i>”. Ao fim volta as letras garrafais: “<i>Você não está preso no trânsito, você é o trânsito</i>”.</p>
<p><b>Etapa 2: Decomposição das cenas</b></p> <p>Como estratégia retórica de simetria inversa, o curta tenta defender sua posição mostrando as diferenças enfrentadas por dois jovens de idade, condição social e até aparência semelhantes, embora o segundo pareça estar mais estressado, mas que optam por diferentes modais de transporte para irem ao trabalho. Um terceiro personagem se faz presente no curta: o congestionamento. Ele é usado de contraponto ao narrador que prefere caminhar e está sempre em movimento e serve de ilustração para o que prefere dirigir e está quase sempre parado.</p>
<p><b>Etapa 3: Elos de ligação</b></p> <p>Revelar o esgotamento do modelo de automobilidade; necessidade de mudança de hábitos; incentivo ao modal “a pé”; crítica à individualidade do automóvel; repensar a distribuição espacial para favorecer a mobilidade a pé.</p>
<p><b>Etapa 4: Interpretação</b></p> <p>O percebido: caminhar é melhor para si e para o planeta O concebido: esgotamento do uso do carro nas cidades O vivido: caminhar pela cidade proporciona um olhar diferenciado sobre seus problemas</p>

Fonte: o autor

#### **4.5 Pessoas cinzas – 2015 (Marcelo Martins Santiago)**

Em 2015, O Instituto CCR e o Portal Tela BR promoveram um concurso cultural intitulado “Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana”, que recebeu vídeos inéditos, com duração entre um e três minutos, nos gêneros ficção, documentário ou animação, e que abordassem o tema “mobilidade urbana” (TELABRASIL. 2015).

O primeiro colocado deste concurso foi Marcelo Martins Santiago do Rio de Janeiro (RJ), com o curta *Pessoas cinzas*, que traz um olhar poético sobre a mobilidade urbana planejada para as máquinas. Embora os filmes deste concurso ainda não tenham chegado ao grande público, achamos por bem incluir os três vencedores em nossas análises. Na Figura 07, mostramos a análise realizada para o primeiro colocado.

**Figura 07: Análise “Pessoas Cinzas”**

<p><b>Etapa 1: Descrição da obra</b></p> <p>O narrador em off vai nos falando de seu dia enquanto as imagens em tom cinza e desfocado vão apresentando o que ele vê em um trem em movimento. Não chegamos a ver nenhum rosto, apenas corpos de passagem. Ela inicia: <i>Já vi que o vento que voa lá fora aqui dentro pode derrubar o vaso de flores. Um vaso quebrado pode ser mais profundo que um inteiro? Fechei o caderno de poemas e guardei na mochila. Não estava bem para ler aquilo agora. Maria quando me mandou embora, hoje de manhã, me disse a seguinte frase: eu vou pegar teus poemas e vou forrar o chão para pintar a casa. Uma jovem lá fora espera o trem chegar angustiada porque vai se encontrar a qualquer momento com um rapaz que conheceu pelo facebook. Esse rapaz está perto de mim, usa um perfume suave e carrega no colo um presente embrulhado num papel estampado com girassóis. As flores me lembraram Maria. Tem uma senhora sentada aqui do lado com um olhar moribundo, fico fugindo do olhar dela. Ela disse que hoje iria fazer a primeira visita ao filho na detenção. - Já almocei! Não quero essa migalha. O filho disse a mãe quando chegou o momento do encontro. Voltei minha mente para o vagão, avistei um senhor de chapéu pensando sobre o voo do passarinho, sobre a chuva, sobre a saudade do Piauí. As pessoas estão sempre em movimento (a tela pausa em desconhecidos na plataforma esperando pelo trem). Essa alguém deve estar atrasado (a tela pausa novamente). Essa mulher está pensando em alguém (a tela pausa mais uma vez). Essa jovem me lembrou Maria (a tela pausa pela última vez e o curta acaba).</i></p>
<p><b>Etapa 2: Decomposição das cenas</b></p> <p>As imagens aparecem em cinza já para mostrar algum estranhamento. Até mesmo quando a imagem é pausada, as pessoas sempre aparecem desfocadas. Não há faces, só vultos. A narração em off reforça a ideia que o narrador é apenas mais um ali. As personagens que vão sendo citadas pelo narrador reforçam uma ideia de carência, seja social ou econômica: a jovem, a mãe do detento, o nordestino com saudade de sua terra.</p>
<p><b>Etapa 3: Elos de ligação</b></p> <p>Crítica à modernidade; a velocidade; e a individualidade; lugares para passagem</p>
<p><b>Etapa 4: Interpretação</b></p> <p>O percebido: a modernidade afasta as pessoas O concebido: as pessoas estão sempre em movimento O vivido: o metrô como um lugar mais poético e menos frio</p>

Fonte: o autor

#### **4.6 Se essa rua, se essa rua... – 2015 (Paula Vanina Cencig)**

Segunda colocada no “Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana” de 2015, essa animação vinda do Rio Grande do Norte de Paula Vanina Cencig aborda de forma minimalista o poder transformador que pequenas atitudes podem causar nas cidades. Nossas análises são apresentados na Figura 08.

**Figura 08: Análise “Se essa rua, se essa rua...”**

<p><b>Etapa 1: Descrição da obra</b></p> <p>Em formato de animação, sem falas e com uma trilha sonora de acordes leves de violão nos é apresentada a personagem. Ela caminha em uma paisagem branca. Seu cabelo azul começa a crescer até virar um rio. Do rio, um pescador retira um sapato novo. Na cena seguinte vemos a protagonista caminhando pela cidade ainda branca e usando o sapato pescado. Prédios cinzas começam a aparecer. Aparecem também carros. E a poluição produzida por eles impregna na personagem. Ela entra em seu prédio, chega em seu apartamento e vai tomar banho. Seu apartamento possui uma vivacidade colorida que não</p>
--

se viu na cidade acinzentada que ela acabara de deixar. Após o banho para retirar todas as impurezas trazidas da cidade, a protagonista sai para pedalar e leva consigo as flores que enfeitavam a entrada de seu apartamento. Enquanto pedala, ela vai jogando suas flores pela cidade. As flores vão devolvendo o colorido à cidade e transformando carros em novos ciclistas, prédios em árvores. Ao fim, ela volta a caminhar como na cena inicial, só que agora com os sapatos e sob um fundo azul onde aparece: *Se essa rua, se essa rua fosse nossa.*

**Etapa 2: Decomposição das cenas**

O curta se utiliza de uma estratégia retórica de sedução, fantasia. A cena do sapato vindo do rio alude ao fato de retirarmos da natureza o que consumimos. A sequência então mostra que essa relação homem e natureza está degradada e que mudanças de hábitos são necessárias (quando a personagem pedala vai colorindo a cidade).

**Etapa 3: Elos de ligação**

Crítica ao consumismo exacerbado pela automobilidade; busca por uma relação boa entre homem e natureza; necessidade de mudanças de hábito.

**Etapa 4: Interpretação**

O percebido: a cidade está degradada pela automobilidade  
O concebido: boa relação homem e natureza é necessária  
O vivido: mudanças de hábito transformam a cidade

Fonte: o autor

#### 4.7 175P – 2015 (Vinícius Rolim)

Terceiro colocado no “Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana” de 2015, esse curta de Vinícius Rolim aborda de maneira intimista o transporte público paulistano. A Figura 09 aponta nossas análises.

#### Figura 09: Análise “175P”

**Etapa 1: Descrição da obra**

Com narração em off e uma trilha sonora que simula som ambiente, uma personagem vai contando suas experiências como passageira de uma linha de ônibus ao mesmo tempo em que imagens são mostradas da linha em funcionamento, de seus passageiros desconhecidos, seus motoristas, e da cidade através das janelas dos ônibus. Ela narra coisas como a primeira vez que pegou o ônibus, como sua vida social se dava em torno dessa linha, e como depois de não mais utilizar a linha perceber como ela era parte da sua vida.

**Etapa 2: Decomposição das cenas**

No curta, a narração em off é combinada com cenas do dia-a-dia de forma a aproximar o espectador da narradora. A linha específica não é mostrada forma a reforçar para o público que poderia ser qualquer uma.

**Etapa 3: Elos de ligação**

O transporte coletivo com função social; o meio de deslocamento molda a vida dos usuários;

**Etapa 4: Interpretação**

O percebido: o meio de deslocamento molda a vida de seus usuários  
O concebido: o transporte coletivo como mais que um simples meio de deslocamento  
O vivido: transporte coletivo como lugar de identificação entre usuário e a cidade

Fonte: o autor

#### 4.8 Evolução dos transportes – 2012 (Elvio Cavalcante)

A animação "A Evolução dos Transportes" foi desenvolvida em parceria com a prefeitura de São Paulo em 2012 e trata de refletir sobre o trânsito da cidade e o papel que o

automóvel e o transporte público exercem. Segundo a roteirista da animação Diana Sampaio, a ideia era propor o debate sobre a questão do trânsito na cidade, através de uma linguagem descontraída, mas ao mesmo tempo embasada por números, pesquisas e estatísticas (RIBEIRO, 2015). A Figura 10 na próxima página indica nossas análises sobre o vídeo.

**Figura 10: Análise “Evolução dos transportes”**

<p><b>Etapa 1: Descrição da obra</b></p> <p>Essa animação tem uma estrutura narrativa argumentativa com narração em off. Ela começa com o narrador tratando dos primeiros meios de locomoção criados pelo homem, como a carroça. Aqui a animação apresenta tons envelhecidos para combinar com a época das primeiras invenções. Conforme é mostrado a evolução do meios de transporte as cores e movimentos da animação vão ficando mais vibrantes e a trilha sonora antes tímida começa a ditar o ritmo da animação. O narrador vai apresentando dados do crescimento da cidade e da frota de veículos de São Paulo, enquanto a animação vai dando contornos a cidade em formação com seus prédios, pontes e avenidas lotadas de automóveis. Isso tudo para reforçar seu argumento principal: a necessidade de se pensar em outros meios de locomoção na cidade, principalmente do transporte coletivo. <i>“É preciso recuperar o espaço urbano que é direito de todos. Buscar fontes energéticas de origem não fóssil, desenvolver tecnologias que desperdicem menos energia... e priorizar o transporte das pessoas e não das máquinas”</i>. Ao fim, o narrador aponta que hoje a velocidade média do carro é menor do que a de carroças. E conclui: <i>“podemos chamar isso de evolução? Viver em sociedade é compatibilizar o interesse individual com o bem estar coletivo, ou repensamos esse modelo ou estaremos fadados a uma drástica mudança socioambiental”</i>.</p>
<p><b>Etapa 2: Decomposição das cenas</b></p> <p>Animação com retórica didática, explicativa e incitativa muito semelhante a um spot publicitário. Como a própria roteirista já indicou, a animação usa uma linguagem descontraída, mas embasada por números, pesquisas e estatísticas. Como é possível observar a logomarca da prefeitura por diversos momentos, observa-se que o vídeo pode também ter servido para angariar apoio às políticas de mobilidade urbana implementadas pela mesma, o que explica o teor didático do filme, mas não diminui a importância de sua mensagem.</p>
<p><b>Etapa 3: Elos de ligação</b></p> <p>Priorizar transporte coletivo; devolver a função social das cidades; buscar tecnologias mais limpas e eficientes; espaço urbano é de todos;</p>
<p><b>Etapa 4: Interpretação</b></p> <p>O percebido: a modernidade trouxe mais ônus e que bônus  O concebido: é preciso que interesses individuais e bem estar coletivo sejam compatíveis  O vivido: priorizar as pessoas e não as máquinas no planejamento da mobilidade</p>

Fonte: o autor

## 5. A produção do espaço urbano

Com a análise realizada é possível escrever que o espaço urbano de mobilidade construído nos vídeos selecionados é variado, porém consoante com as novas formas de se pensar a cidade sob uma lógica menos fordista e mais humana. Contudo, alguns temas puderam ser mais observados em nossas análises e destacaremos a seguir.

É possível constatar que existem diferentes sujeitos que estão concebendo um modelo urbano voltado para as pessoas em que as calçadas e as bicicletas são opções de deslocamento. Que as ruas sejam lugares de convivência, onde as crianças possam brincar, aprender, descobrir o mundo, e não apenas um lugar de passagem. Que as distancias sejam curtas e assim as pessoas possam vivenciar suas cidades e através disso poderem enxergar

com mais clareza seus problemas. Em suma, diferentes sujeitos estão produzindo seu espaço de forma a transformar a cidade em um modelo que coaduna com a cidade para pessoas proposta por Gehl (2013), e por outros defensores do novo urbanismo: um ambiente vivo, seguro, sustentável e saudável.

Somos capazes de observar também como a modernidade pautada pela automobilidade começa a ser ressignificada por diferentes sujeitos. Eles perceberam que o uso desmedido do automóvel gera diversas externalidades, molda comportamentos, influencia na educação dos filhos, incentiva a individualidade, e reforça um modelo segregador nas vias urbanas. Por isso, começam a produzir um espaço em que exista integração de diferentes modais, incentivo ao transporte coletivo público e vias com espaço para coexistência de vários modais. E assim, concebendo uma cidade que consiga equilibrar interesses individuais e bem-estar coletivo.

Uma outra questão que está sendo produzida pelos diversos sujeitos é a noção de que é preciso repensar alguns hábitos urbanos. Se as cidades estão sendo concebidas para priorizar as pessoas e não as máquinas. Aquelas também precisam vivenciar isso. Elas já percebem que a modernidade as tornou individualistas, as tornou máquinas que estão sempre em movimento. E por isso, precisam repensar sua relação com a cidade, com a natureza e, principalmente, com o outro.

## Referências

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.

BAUER, M. W.; AARTS, B. A construção do *corpus*: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, M. W. GASKELL, G. (Ed.). **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som**: um manual Prático. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

BOARETO, R. A mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo: ANTP, a. 25, n. 100, p. 49-56, 2003.

PNMU. **Lei n. 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2016.

COSTA, G. M. A contribuição da teoria do espaço de Lefebvre para a análise urbana. In: X Encontro Anual da ANPUR, 2003, Belo Horizonte. **Anais eletrônicos...** Belo Horizonte: ANPUR, 2003.

CRESSWELL, T. **On the move**: mobility in the modern western world. New York: Routledge, 2006.

D'ALMEIDA, C. H. A produção do espaço da historicidade à espacialidade. **USJT - arq.urb**, n. 5, jan./jun. 2011

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.

GEHL, J. **Cidade para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.



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

JOHNSON, R. O que é, afinal, Estudos Culturais? In: SILVA, T. T. (org. e trad.) **O que é, afinal, Estudos Culturais?** 3. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

KELLNER, D. **A cultura da mídia**: estudos culturais, identidade e política entre o moderno e o pós-moderno. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

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

LISBOA FILHO, F. F.; MORAES, A. L. C. Estudos Culturais aplicados a pesquisas em mídias audiovisuais: o circuito da cultura como instrumental analítico. **Significação**, v. 41, n. 42, 2014.

LOIZOS, P. Vídeo, filme e fotografias como documentos de pesquisa. In: BAUER, M. W. GASKELL, G. (Ed.). **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som**: um manual Prático. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

MARÇAL, M. C. C.; MELLO, S. C. B., FONSÊCA, F. R. B. Vivendo a *Metropolis* e o mundo do trabalho precarizado. In: 1º *EnGPR*, 2007, Natal. **Anais eletrônicos...** Natal: ANPAD, 2007.

MARTIN-BARBEIRO, J. **Dos meios as mediações**: comunicação, cultura e hegemonia. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2003.

MELLO, S. C. B.; SÁ, M. G. Tecendo uma virtuosa “colcha de retalhos”: a constituição e interpretação de um *corpus* linguístico num estudo sobre reflexividade e articulação empreendedora. **RAP**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 3, p. 385-410, maio/jun. 2006.

MOMBELLI, N. F.; TOMAIM, C. dos S. Análise fílmica de documentários: apontamentos metodológicos. **Lumina**, v. 8, n. 2, dez., 2014.

PAIVA JUNIOR, F. G.; LEÃO, A. L. M. S.; MELLO, S. C. B. Validade e Confiabilidade na Pesquisa Qualitativa em Administração. **Revista de ciências da administração**, v. 13, n. 31, p. 170-209, set./dez. 2011.

RIBEIRO, R. Quarenta curtas sobre mobilidade. **Mobilize**. 29 set. 2015. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/8770/quarenta%ADcurtas%ADsobre%ADMobilidade.html>>. Acesso em: 09 dez. 2015.

ROSE, D. Análise de Imagens em Movimento. In: BAUER, M. W. GASKELL, G. (Ed.). **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som**: um manual Prático. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

SCHMID, C. A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. **GEOUSP – espaço e tempo**, São Paulo, n. 32, p. 89-109, 2012.

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

TELABR. O Instituto CCR e o Portal Tela BR anunciam os três melhores curtas-metragens do “Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana”. **Tela BR**. 19 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.telabr.com.br/noticias/2015/11/19/o-instituto-ccr-e-o-portal-tela-br-anuncia-m-os-tres-melhores-curtas-metragens-do-concurso-de-curta-metragem-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 27 jan. 2016.

TELÉSFORO, J. Henri Lefebvre, inventor do direito à Cidade. **Outras Palavras**. 23 jul. 2011. Disponível em: <<http://outraspalavras.net/outrasmidias/uncategorized/direito%ADa%ADcidade/1/4>>. Acesso em: 25 jan. 2016.

URRY, J. Mobile sociology. **The British Journal of Sociology**, v. 61, p. 347-366, 2010.

VANOYE, F.; GOLIOT-LÉTÉ, A. **Ensaio sobre a análise fílmica**. 2. Ed. Campinas: Papirus, 2002.